



Nov 23/47



Das Eisenbahnwesen der Schweiz.

ERSTER TEIL.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens.

Von

PLACID WEISSENBACH

gew. Präsident der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen.

Mit einer Karte.



Zürich 1913.

Druck und Verlag: Art. Institut Orell Füssli.

Inhaltsverzeichnis zum ersten Teil.

VIII.

IX.

X.

Anlagen:

Vorwort.

Mit dem neuen Bund der Eidgenossen von 1848 hat für die Schweiz eine Periode ungeahnter Entwicklung begonnen. Nicht nur in der Politik sind die Zielpunkte höher gesteckt und ist aus dem losen Staatenbund ein kräftiger Organismus einheitlicher Bestrebungen geworden; Hand in Hand mit der Zusammenfassung der staatlichen Kräfte ging ein volkswirtschaftlicher Fortschritt, der in Befreiung von den engen kantonalen Schranken der industriellen Tätigkeit, Handel und Gewerbe, neue Bahnen wies. Die vergleichende Statistik zeigt mit einer Zunahme der Bevölkerung um das Doppelte eine Vermehrung der Industrie und eine Verbesserung des landwirtschaftlichen Betriebes, die nicht nur die Ernährung der erhöhten Volkszahl, sondern auch die Hebung des allgemeinen Wohlstandes ermöglichten. Diese gewaltigen Errungenschaften eines Zeitraumes von nur sechzig Jahren waren auch bei uns bedingt durch die ungehemmte Förderung des Verkehrs, des einheimischen sowohl wie der Verbindung mit den Nachbarländern; die ganze Bewegung war begleitet und gestützt durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens der Schweiz. Aus kleinen Anfängen hervorgegangen, hat sich in kurzer Zeit ein ansehnliches Bahnnetz gebildet. Nicht ohne tiefern Grund treffen wir in der Geschichte unseres Eisenbahnwesens die Namen der bedeutendsten Staatsmänner, die in der Eidgenossenschaft und in den Kantonen eine erste Rolle gespielt haben; ihrem Weitblick konnte nicht entgehen, welche Bedeutung die Eisenbahnen für die Zukunft des Landes hatten. Viel Mühe und Arbeit wurde aufgewendet und grosse finanzielle Opfer wurden gebracht, bis der Grund gelegt war, auf dem die Technik die Schwierigkeiten der Bodengestaltung überwinden und ihre bewunderten Bauten ausführen konnte. Allerdings war die Entwicklung nicht immer eine erfreuliche. Auch auf diesem Gebiet machte sich unsere Schwäche bemerkbar, die Eifersucht der Kantone und der industriellen Zentren, der Kampf der lokalen Interessen,

der so oft in blinde Leidenschaft ausartete und den Gedanken der gemeinsamen Landeswohlfahrt vergessen liess. Wenn trotz alledem das Ergebnis ein befriedigendes ist, finden wir auch hier bestätigt, dass die Macht der Verhältnisse über die menschlichen Mängel siegt, und dass verfehlte Bestrebungen durch die Anstrengungen späterer Jahre an der Hand gemachter Erfahrungen gut gemacht werden.

Gross ist der Erfolg für die kleinen Verhältnisse und für die bescheidenen finanziellen Hülfskräfte unseres Landes, wenn wir die vielen Millionen zählen, die für den Bau unserer Eisenbahnen aufgewendet worden sind. Nicht nur Kantone, Gemeinden und Private haben mit grosser Kraftanstrengung bedeutende Opfer gebracht, die leitenden Personen haben es verstanden, auch die Mittel und die Spekulation des Auslandes für die Bedürfnisse der schweizerischen Bahnen nutzbar zu machen. Das Zutrauen, das trotz mancher Krisis dem schweizerischen Eisenbahnwesen im In- und Ausland erhalten blieb, ist zu danken der Arbeitstüchtigkeit unseres Volkes, die von jeher geeignete Kräfte in höherer und niedrigerer Stellung zur Verfügung stellte und in der Regel eine überlegte und sorgfältige Geschäftsführung sicherte.

Der hier folgende gedrängte Überblick über die allgemeine Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens zeigt, wie erwünscht eine Bearbeitung auch der technischen Ausgestaltung der Bahnen ist und wie manche interessante Monographie über einzelne Bahnunternehmungen und gewisse Abschnitte ihrer Geschichte zu schreiben wäre.

Abgeschlossen ist unser Eisenbahnwesen nicht; jedes Jahr bringt neue Aufgaben, für den Techniker wie für den Mann der Verwaltung. Möge auch über dessen weitere Entwicklung ein günstiges Geschick walten zum Segen der wirtschaftlichen Zukunft unseres Landes.

Aarau, im April 1913.

Der Verfasser.



I. Die Anfänge des Eisenbahnwesens. Das Eisenbahngesetz von 1852.

Mit dem Erwachen der ersten Eisenbahnbestrebungen in den Staaten des europäischen Festlandes beginnt das Interesse für das neue Verkehrsmittel in der Schweiz. In den grössern Mittelpunkten für Handel und Industrie, in den Städten Basel, Zürich, St. Gallen und Genf treten einflussreiche Männer zusammen, Komitee werden gebildet und Studien unternommen, um auch unserm Lande die Vorteile des raschern und billigern Güteraustausches und der bequemern Personenbeförderung zu sichern. Gemäss der damaligen staatsrechtlichen Lage musste die Unterstützung der Kantone gesucht werden, eine einheitliche Eisenbahnpolitik war ausgeschlossen und das Vorwiegen der lokalen Interessen gegeben. Diese stimmten aber nicht überein und fanden ihren Ausdruck auch in der Stellungnahme der Behörden der Kantone, die für den Bau der Eisenbahnen die Bewilligung und das Expropriationsrecht erteilen mussten, da der schwach organisierten schweizerischen Staatsgewalt kein Recht zum Eingreifen zustand.

Von Anfang an wirkte in der deutschen Schweiz hemmend ein, dass Zürich zur Herstellung des Anschlusses an die ausländischen Bahnen in erster Linie eine Verbindung mit Basel durch das aargauische Fricktal anstrebte, während Basel einer

Bahn nach der Mittelschweiz durch den Hauenstein den Vorzug gab, die von Olten aus über Aarau die Verbindung nach Zürich und dem Osten einerseits, sowie nach Bern und Biel nach dem Westen anderseits vermitteln sollte. Beim Widerstreite der Auffassungen traf die Erteilung der nachgesuchten Konzessionen auf Widerstand. Obwohl einzelne Kantonsregierungen entgegenkamen, vermochte doch kein grösseres Projekt durchzudringen. Nachdem die Handelskammer des Kantons Zürich durch Beschluss vom 11. März 1836 Vorstudien angeregt und Schritte bei den Behörden eingeleitet hatte, erfolgte am 17. Januar 1838 in Zürich die Konstituierung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft. Die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel gelang aber nicht; statt der gezeichneten 30,000 Aktien wurden nur 9178 einbezahlt. Wenn auch die Regierungen der Kantone Zürich und Aargau 1840 zur Erteilung der Konzession bereit waren, zeigte sich die Bevölkerung zum grösseren Teil der Unternehmung abgeneigt. Basel verweigerte die Konzession auf so lange, bis sich der Bau der Bahn den Kantonsgrenzen nähere. Dazu kamen die Schwierigkeiten, welche die ernsten politischen Kämpfe in den Kantonen schufen. Die Gesellschaft musste sich Ende 1841 auflösen.

Neue Verhandlungen wurden 1842 zwischen den Regierungen von Zürich und Aargau geführt, es wurde versucht, für eine Bahn von Zürich nach Basel eine kantonale Zinsengarantie zu beschaffen, an der sich Zürich, Aargau und Basel mit je einem Drittel beteiligten sollten. Zürich drohte mit einem Anschluss an die Badische Staatsbahn durch das Glatttal, falls der Aargau nicht eine Linie nach Koblenz und durch das Rheintal unterstütze; Aargau wünschte vorab eine Bahn durch oder über den Bötzberg, Baselstadt gab ausweichende Antwort und Baselland lehnte eine Beteiligung überhaupt ab. Die Sache blieb wiederum liegen.

Erst 1845 wurden diese Bestrebungen neuerdings aufgenommen und in Zürich unter der energischen Führung von Martin Escher-Hess am 16. März 1846 die schweizerische Nordbahngesellschaft gegründet, die laut ihren Statuten den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zürich in

nördlicher Richtung mit Anschluss an die Badische Bahn über Waldshut nach Basel zur Verbindung mit den dort ausmündenden französischen und badischen Bahnen bezweckte und eine Abzweigung von Turgi über Brugg nach Aarau in Aussicht nahm. Die Konzession für das Gebiet der Kantone Zürich und Aargau war schon 1845 erteilt worden; einem Schreiben Berns vom 24. Juli 1845, das gegen diese Linie Stellung nahm und einen Anschluss mit Basel über Olten empfahl, wurde keine Folge gegeben. Da sich später neue finanzielle Schwierigkeiten zeigten, verblieb es für einmal beim Teilstück Zürich-Baden, das am 7. August 1847 dem Betriebe übergeben wurde. Die Planstudien waren unter Leitung des Generalinspektors Negrelli erstellt worden.

Die Anstrengungen in Basel für eine schweizerische Centralbahn nach dem Innern der Schweiz, die ebenfalls im Jahre 1837 begonnen hatten und in Luzern lebhaft unterstützt wurden, erfuhren eine neue Belebung durch die Einführung der französischen Elsässerbahn Strassburg—Mühlhausen nach Basel, am 15. Juni 1844 für den Personenverkehr und am 15. Dezember 1845 für den Güterverkehr. Sie führten 1846 zur Erteilung einer Konzession durch Baselstadt für eine Eisenbahn von Basel nach Olten, mit dem Zwecke der Weiterführung von Olten nach Aarau, nach Luzern und über Solothurn an den Bielersee; Präsident des provisorischen Verwaltungsrates, dem die Konzession erteilt wurde, war Ratsherr Geigy-Preiswerk. Die Baupläne waren von den Ingenieuren Merian und Stehlin verfasst und vom österreichischen Eisenbahn-Baudirektor Zimpel begutachtet worden. Zur Angriffnahme des Baues kam es nicht.

In St. Gallen wurde auf Anregung des kaufmännischen Direktoriums am 25. Februar 1846 ein st. gallischer Eisenbahnverein gegründet; Präsident des geschäftsleitenden Komitees der Aktiengesellschaft zur Beförderung einer Eisenbahngesellschaft von Rorschach über St. Gallen nach Wil war Landammann Dr. Hungerbühler. Vorausgegangen war schon in den dreissiger Jahren der Entwurf des Landammann Baumgartner für ein st. gallisches Eisenbahnnetz; für die Linie Rorschach—St. Gallen—Wil trat Landammann Dr. Hungerbühler im März

1846 in einer Broschüre über das st. gallische Eisenbahnwesen ein, in der die Vorteile der Eisenbahnen gegenüber den vielfach bestehenden Vorurteilen lebhaft verteidigt wurden.

Die Schwierigkeiten, welche die Förderer der Eisenbahnbestrebungen zu bekämpfen hatten, waren zu dieser Zeit um so bedeutender, da die Erkenntnis des hervorragenden Nutzens der Eisenbahnen bei einem grossen Teil der Bevölkerung noch nicht durchgedrungen war. Namentlich die Landbevölkerung verhielt sich ablehnend, öfter geradezu feindlich. Befürchtet wurde das Eingehen des bisherigen Fuhrwesens, die Schädigung der an den Landstrassen gelegenen Wirtshäuser und Gasthöfe und der mit ihnen in Verbindung stehenden Berufsarten, der Rückgang der Pferdezucht, die Verödung der Landstrassen und damit das Stocken einer Reihe von Einnahmequellen, eine grosse Einbusse an Einnahmen aus dem Fremdenverkehr, da die Reisenden das Land allzurasch durchfliegen werden. Diese und andere Vorurteile zu besiegen, war um so schwerer, da ein Gesamtwille zur Beseitigung der Hindernisse fehlte. So besass die Schweiz im Jahre 1848 ausser der genannten kurzen Strecke Zürich—Baden nur das Endstück einer ausländischen Eisenbahn, die Linie St. Ludwig—Basel—St. Johann der französischen Eisenbahn Basel—Strassburg.

Erst die Bundesverfassung von 1848, welche die Eidgenossenschaft aus einem lockern Staatenbund in einen kräftigen Bundesstaat zusammenfasste, öffnete auch der volkswirtschaftlichen Entwicklung freie Bahn und bot für die Erstellung von Eisenbahnen die erforderliche politische Grundlage. Die freie Niederlassung im ganzen Gebiete der Schweiz war gewährleistet, die kantonalen Zollschranken fielen, Mass und Gewicht wurden vereinheitlicht, die Münzeinheit durchgeführt und die Postverwaltung dem Bunde übertragen. Die Voraussetzungen für die ungehemmte Entwicklung von Handel und Verkehr waren damit gegeben und für die Einführung des neuen Verkehrsmittels zur raschern und billigern Bedienung des Personen- und Güterverkehrs der Boden geschaffen. Die Notwendigkeit, die an die Schweizergrenze vorgedrungenen Bahnlinien in die Schweiz hinein und durch sie hindurch zu führen, wurde allge-

meiner begriffen; wenn die Schweiz nicht in ihrer volkswirtschaftlichen Entwicklung gehemmt und vom grossen Verkehr abgeschmitten werden sollte, musste sie sich zum Bahnbau entschliessen.

Durch die verschiedenen Eisenbahnbestrebungen vor 1848 war so weit vorgearbeitet, dass bei den Verhandlungen der Kommission der Tagsatzung, die die neue Bundesverfassung vorzuberaten hatte, sowie in der Tagsatzung selbst die Aufgabe des Staates, das Zustandekommen von Eisenbahnen zu fördern, ausdrücklich erwähnt wurde und unbestritten blieb. Als die Eidgenossenschaft ermächtigt werden sollte, auf ihre Kosten öffentliche Werke zu errichten oder ihre Errichtung zu unterstützen und zu diesem Zwecke das Recht der Expropriation geltend zu machen, wurde besonders auf die Erstellung von Eisenbahnen hingewiesen. „Die Schweiz werde sich auch in Beziehung auf die Eisenbahnen künftig nicht mehr passiv verhalten können, wie bisher; sie werde, durch die Verhältnisse getrieben, diesem wichtigen Verkehrsmittel grössere Aufmerksamkeit zu leihen haben, wenn sie nicht Gefahr laufen wolle, ihren Transithandel, sowie teilweise auch den Absatz ihrer Waren zu verlieren."

Schon mit Beschluss der Bundesversammlung vom 18. Dezember 1849 wurde der Bundesrat beauftragt, folgende Vorlagen zu machen:

1. den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze unter Zuziehung unbeteiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten;
2. den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend Expropriation für Eisenbahnen;
3. Gutachten und Anträge, die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften usw. betreffend.

Der zweite Auftrag ist durch Erlass des mit Botschaft des Bundesrates vom 25. Februar 1850 vorgeschlagenen Bundes-

gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850, das heute noch gilt, erledigt worden.

Zur Vorbereitung der andern geforderten Vorlagen wurde durch das Post- und Baudepartement im Jahre 1850 ein besonderes Eisenbahnbureau unter Leitung des Ingenieurs G. Koller, des spätern Gotthardbahninspektors, zur Sammlung der erforderlichen Materialien eingerichtet und ein technisches Gutachten von den bekannten englischen Ingenieuren Robert Stephenson und Henry Swinburne, sowie ein finanzieller Bericht von Ratsherr Geigy in Basel, Ingenieur Ziegler in Winterthur und Dr. W. Schmidlin in Basel eingeholt. Das technische Gutachten kam zum Schlusse, dass es sich empfehle, folgende Bahnlinien auszuführen:

1. Basel—Olten zur Verbindung der deutschen und französischen Bahnen mit dem Innern der Schweiz;
2. Morges—Yverdon—Murten—Lyss—Solothurn—Olten—Aarau — Baden — Zürich—Winterthur—Romanshorn—Rorschach als Transitlinien durch die ganze Schweiz von Südwesten nach Nordosten;
3. Olten—Luzern zur Verbindung dieser Stammlinie mit Luzern, den innern Kantonen, dem Gotthardpass und Italien;
4. Rorschach— und Wallenstadt—Chur zur Verbindung der am Bodensee ausmündenden deutschen Bahnen mit den bündnerischen Alpenpässen und Italien;
5. Lyss—Bern—Thun zur Verbindung von Bern und vom Berner Oberland mit der Stammlinie;
6. Winterthur—Schaffhausen zur Verbindung der Stammlinie mit Schaffhausen und den dort allfällig einmündenden deutschen Bahnen;
7. Biasca—Locarno für grössern Lokalverkehr.

Dieses Bahnnetz sollte eine Länge von 650 km umfassen und war ohne Bauzinsen mit einspuriger Anlage auf 102,123,000 Franken a. W., mit zweispuriger Anlage auf 114,243,000 Franken a. W. veranschlagt.

Der finanzielle Bericht vom 31. Oktober 1850 war der Ansicht, dass dieses Bahnnetz ohne Beteiligung des Staates nicht ausgeführt werden könne, dass der Staat aber für Herstellung der Eisenbahnen so viel leisten solle, als ihm überhaupt möglich sei; die hierfür verfügbaren Kräfte lägen beim Bund und bei den Kantonen und beide müssten herbeigezogen werden, wenn nicht grosse finanzielle Gefahren eintreten sollten. Die staatliche Beteiligung hätte stattzufinden in Form einer Zinsgarantie, sei es, dass die Ausführung der Bahnen durch Gesellschaften unter Kontrolle des Staates oder durch einen vom Bundesrate und von den Kantonsregierungen ernannten Verwaltungsrat als gemeinschaftliches Unternehmen des Bundes und der Kantone übernommen würde. Für die Ausführung durch Gesellschaften mit Zinsgarantie seitens des Staates trat Ziegler ein; Geigy dagegen empfahl die Zinsgarantie in der Meinung, dass der Bund das Eisenbahnnetz in Unterabteilungen zerlege, die selbständig durch von Bund und Kantonen gewählte Verwaltungen administriert werden sollten; diese hätten das erforderliche Kapital namens des Bundes gegen Eisenbahnpartialen aufzubringen, welche Partialen ausser einem garantierten Zins von 3½% auch einen Anteil am Gewinn erhalten und die der Staat nach 50 Jahren zum Nennwerte einzulösen berechtigt wäre. Es spräche nichts dafür, dass eine vom Staate abhängige Verwaltungsbehörde weniger sorgfältig zu Werke gehe, als die Leiter einer Privatgesellschaft; die bessern Resultate der Privateisenbahnen bewiesen nichts, wenn diese sich die ertragsreicheren Linien zum voraus auszusuchen verstanden hätten. Die Gründe für Leitung durch den Staat lägen im Wesen der Eisenbahnen, da sie Strassen höherer Ordnung wären, die so gut als möglich dem Publikum zugänglich gemacht werden müssten. Die Eisenbahnen würden als Mittelglieder eines grossen internationalen Verkehrs hinsichtlich der Konkurrenz der verschiedenen Länder um den Transit nur in der Hand des Staates ihre volle Bedeutung und Nützlichkeit entfalten können. „Wir sind nun bald von allen Seiten von Staatsbahnen umgeben; würden wir wohl in allen Verhältnissen durch das Mittel der Privatgesellschaften das Gleichgewicht halten

können?“ Das Bedürfnis der weitern Entwicklung und Vervollkommnung des Eisenbahnwesens würde alsbald bereuen lassen, wenn der Staat das neue Verkehrsmittel für längere Zeit aus der Hand gegeben hätte. Geigy erinnerte ferner an das Monopol, das dem Inhaber einer Konzession tatsächlich gewährt wäre, an die Gefahren einer engherzigen Tarifpolitik, an die Kollisionen, die zwischen den Gesellschaften und den Organen des Staates notwendig entstehen müssten, wenn die eine Partei ihre Interessen und die andere ihre Pflicht verträte. Die Forderung der Mitbeteiligung der Kantone wurde speziell mit dem Hinweis begründet, dass dem Bunde die Mittel fehlten, um ein Betriebsdefizit zu übernehmen, das eintreten würde, falls die Rendite der schweizerischen Bahnen im Durchschnitt nur 2% betragen sollte. Eventuell machte Geigy die Anregung, die Mittel zum Bahnbau durch ein Staatsanleihen zu beschaffen, das seine Schrecken verlöre, wenn es bloss zu produktiven Zwecken aufgenommen würde.

Der Bundesrat schloss sich in seiner Botschaft vom 7. April 1851 den Anschauungen Geigys an; die alleinige Übernahme des Bahnbaues durch den Bund sei nicht möglich, da diesem für ausserordentliche Zwecke jährlich nur 330,000 Franken zur Verfügung ständen, während bei nur 2% Reinertrag auf dem verwendeten Kapital ein jährliches Defizit von 1,526,152 Franken bei einer Zinsgarantie von 3½% und ein solches von 2,034,736 Franken oder von 2,543,420 Franken bei einer Verzinsung des aufzunehmenden Kapitals zu 4% oder 4½% sich ergeben würde. Den Bau durch Privatgesellschaften beantragte der Bundesrat abzulehnen; eine zureichende Kontrolle sei kaum möglich; ein reiner Privatbau könne an der Schwierigkeit der Geldbeschaffung scheitern und der Staat müsse schliesslich doch mit seiner Hilfe eingreifen; die Gesellschaften mit ihren Sonderinteressen seien geeignet, einen Staat im Staate zu schaffen und damit eine Gefahr selbst in politischer Hinsicht zu bilden; Stephenson, der die Nachteile des Privatbaues in der Nähe gesehen habe, rate entschieden davon ab; die Behauptung, dass die Privaten wohlfeiler und solider als der Staat bauten und besser verwalteten, sei nur in sehr beschränk-

tem Umfange richtig, nämlich für Unternehmungen Einzelner, wo das eigene Interesse der mächtigste Hebel sei, das Geschäft fleissig, gewissenhaft und intelligent zu betreiben; durch Gewährung freierer Gebahrung könne eine Privatgesellschaft eher hervorragende Leiter gewinnen, damit werde aber auch die Kontrolle laxer, woraus schon bittere Erfahrungen für die Aktionäre entstanden seien; dem schweizerischen Verkehr sei mit Privatgesellschaften nicht gedient, weil diese voraussichtlich sich auf die Linien beschränken würden, die eine grössere Rentabilität versprächen, und die vernachlässigen, die für die Post- und Zollverwaltung, sowie für die Landesverteidigung sehr wichtig wären; wenn der Staat sich nachträglich doch zu Beiträgen verstehen müsste, wäre er nicht mehr in der gleich günstigen Lage, wie wenn er die Angelegenheit von Anfang an in der Hand gehabt hätte. Das einfachste und anderwärts bereits bewährte System sei der Bau durch den Staat; dieser solle das Eisenbahnnetz von sich aus bestimmen, das erforderliche Geld durch Anleihen beschaffen und dann mit dem Bau der Abteilungen beginnen, die die meiste Rentabilität versprächen; den Bedenken gegen die Leitung der Eisenbahnen durch eine politische Behörde könne durch eine zweckmässige Organisation begegnet werden; die Mitbeteiligung der Kantone an der Verwaltung und am finanziellen Erfolg entspreche dem Charakter des Bundesstaates und werde die Begehrlichkeit nach Erstellung neuer Linien zurückhalten, da die Kantone mit zu prüfen hätten, ob die Interessen gross genug seien, um die auch sie treffenden Opfer zu bringen; wo Kantone und Kapitalisten sich scheuten, Gelder in Bahnen anzulegen, werde auch für den Bund keine Veranlassung zu grossen Leistungen vorhanden sein.

Auch die Kommission des Nationalrates, für die Peyer-Imhof von Schaffhausen referierte, sprach sich in ausführlichem Berichte vom Mai 1852 mit Mehrheit (6 gegen 5 Stimmen), der auch Stämpfli von Bern angehörte, für den Vorschlag des Bundesrates aus, indem sie mit den patriotischen Worten schloss: „Das Eisenbahnwesen der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme,

eine neue Tat der lebenskräftigen Demokratie, ein grosses Denkmal unseres neuen Bundes." Die Minderheit der nationalrätlichen Kommission, an deren Spitze Dr. Alfred Escher von Zürich, später Direktionspräsident der schweizerischen Nordostbahn und der Gotthardbahn, stand, war dagegen der Ansicht, die mit dem Privatbahnsystem verbundenen Gefahren könnten an Hand der anderwärts gemachten Erfahrungen vermieden werden; wo der Staatsbau bisher durchgeführt wäre, seien ganz besondere Verhältnisse massgebend gewesen; Privatgesellschaften würden rascher und wohlfeiler bauen und ökonomischer und besser betreiben, gegen willkürliche Transportpreise könne durch Konzessionsbestimmungen Vorsorge getroffen werden, auch schütze das eigene Interesse der Gesellschaften gegen Missbrauch; Börsenspekulationen könnten auch mit Staatspapieren getrieben werden; gegen Vergewaltigung des Verkehrs gewähre die Oberaufsicht des Bundes besseren Schutz als direktes Eingreifen des Staates; man würde vom Bund ein Eisenbahnnetz erhalten, das vielleicht allen besondern Absichten, nur nicht den wahren wohl verstandenen Rücksichten des Bundes und der Kantone und dem Zweck des neuen Transportsystems entsprechen würde; der Bund sei nicht befugt, zu andern Zwecken Schulden zu kontrahieren, als zur Verteidigung der Freiheit und Integrität des Landes, er würde auch nur zu schweren Bedingungen Geld finden; in der Zinsengarantie liege indirekt auch eine Staatsschuld, diese sei aber noch bedenklicher, da unter ihrem Schatten die rechte Tatkraft sich nicht entwickele; die Beihilfe des Bundes durch Übernahme von Aktien rufe einem Markt der verschiedenen Interessengruppen; Bundessubventionen seien schädlich, wenn sie Unternehmungen geleistet würden, die nicht genügenden Ertrag abwürfen und daher nicht existenzberechtigt seien.

Diesen Anschauungen stimmte die Bundesversammlung im Juli 1852 mit Mehrheit bei und lehnte Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund oder unter seiner Mitwirkung ab. Nicht einmal das Recht der Konzessionserteilung wurde dem Bunde vorbehalten, sondern den Kantonen überlassen, ohne dass nur eine allgemeine Regel für den Inhalt der Konzessionen

aufgestellt worden wäre. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852 begnügte sich vielmehr mit Aufstellung folgender Grundsätze: Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird den Kantonen sowie der Privattätigkeit überlassen. Die Konzessionen gehen zunächst von den Kantonen aus, unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes. Diese muss aber erteilt werden, falls nicht durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden. Vorbehalten bleiben die heute noch in Kraft stehenden Verpflichtungen der Bahnen gegenüber Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung. Sie sind zur unentgeltlichen Beförderung der postregalpflichtigen Gegenstände und des den Posttransport begleitenden Kondukteurs, sowie von Bahnpostwagen mit den zugehörigen Postangestellten gehalten. Sie haben unentgeltlich die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahn zu gestatten, die Arbeiten bei deren Erstellung und bei grössern Reparaturen zu leiten, sowie kleinere Reparaturen und die Überwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei die Telegraphenverwaltung das erforderliche Material zu liefern hat. Im Dienst stehende Militärpersonen und Kriegsmaterial sind zur halben Taxe, wenn nötig mit Extrazügen, zu befördern; die Eidgenossenschaft hat dagegen die Kosten für ausserordentliche Sicherheitsmassregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung solcher Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Den Bahnen wird für zehn Jahre Zollbefreiung für ihre Bezüge von Oberbau- und Rollmaterial gewährt; sie haben dagegen Einrichtungen für ungehinderte Erhebung der Zölle auf den Stationen zu treffen. Den Bahnen wird das Expropriationsrecht gemäss Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 verliehen. Für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises sind in den Konzessionen Fristen anzusetzen, bei deren Nichteinhaltung die Konzession erlöscht. Der Bund wird Bestimmungen aufstellen zur Sicherung

der technischen Einheit. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, den Anschluss anderer Bahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne dass die Tarifsätze zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden dürfen. Jede Konzession hat die Zeitfristen zu bestimmen, nach deren Ablauf dem Bunde das Recht zustehen soll, die Eisenbahn samt Material, Gebäulichkeiten und Vorräten gegen Entschädigung an sich zu ziehen, und die Bedingungen des Rückkaufes festzusetzen; über deren Inhalt fehlt aber im Gesetz jede Vorschrift. Bei den Verhandlungen der Kantone mit den Interessenten über die Konzessionserteilung kann sich der Bundesrat vertreten lassen. Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst ihre Erstellung zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Masse erschweren sollte, steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse massgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

II. Die Entwicklung bis Ende 1865.

Durch das Eisenbahngesetz von 1852 war nicht nur das Privatbahnsystem angenommen, sondern auch der Haupteinfluss im Eisenbahnwesen den Kantonen gewahrt. Damit war von vornherein das Überwiegen lokaler Einflüsse in den Vordergrund gestellt. Von Bildung einer einheitlichen Gesellschaft für die ganze Schweiz konnte nicht die Rede sein, solche Versuche scheiterten; die Anlage des Eisenbahnnetzes durch verschiedene Gesellschaften lehnte sich an die Interessen der vielen kleineren Mittelpunkte für Handel und Verkehr an und jede Landesgegend war vorerst für ihre engeren Bedürfnisse besorgt. Immerhin hatte das Programm Stephensons einige Wegleitung gegeben und es wurden in der ersten Zeit des Eisenbahnbaues mehrere der von ihm angeregten Linien ins Leben gerufen. Allerdings hielt sich der Ausbau der Privatbahnen nicht an das Programm, welches die für den Staatsbetrieb eintretende Mehrheit der nationalrätlichen Kommission in ihrem Berichte aufgestellt hatte. Dieser hatte das Bahnnetz in vier Gruppen eingeteilt, die während zwölf Jahren zur Ausführung kommen sollten, und zwar in den ersten vier Jahren: Basel—Olten, Olten—Brugg, Brugg—Baden—Zürich; in der zweiten Periode Morges—Yverdon, Yverdon—Murten, Murten—Bern, Bern—Olten und Zürich—Rorschach, und erst vom neunten Jahre an als dritte und vierte Gruppe: Genf—Morges, Bern—Thun, Zweigbahn nach Solothurn, Olten—Luzern, Winterthur — Schaffhausen, Rapperswil — Weesen — Glarus, Rorschach—Chur, Wallenstadt—Sargans und Biasca—Locarno. Gerade auch solche Interessenten, die mit diesem Programm nicht einverstanden waren und hofften, mit dem Privatbahnsystem rascher an die Reihe zu kommen, hatten sich vom Staatsbau abgewendet; der Entscheid der Bundesversammlung war

ebenso durch derartige lokale Erwägungen bedingt, wie durch grundsätzliche Stellungnahme zur Frage des Staats- oder Privatbaues.

1. Schweizerische Centralbahn.

In Basel, wo man sich schon in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts und namentlich wieder 1845 und 1846 lebhaft mit Eisenbahnfragen beschäftigt hatte, war von den einflussreichsten Männern der Staatsbau in der oben mitgeteilten Kombination einer Beteiligung von Bund und Kantonen erwartet worden. Nach dem Beschluss der Bundesversammlung vom 28. Juli 1852 musste Basel die Sache selbst energisch an die Hand nehmen, wenn es nicht von Zürich überholt werden wollte, das nun Basel nicht mehr durch das Fricktal, sondern über Turgi-Waldshut auf dem rechten Badischen Rheinufer zu erreichen strebte. Befürchtet wurde ferner eine Verbindung Berns mit dem französischen Eisenbahnnetz über Verrières und Neuenburg statt über Basel. Diesen Bestrebungen sollte vorgebeugt werden durch kräftige Förderung einer Bahnverbindung von Basel durch den Hauenstein nach Olten mit Verzweigung von dort nach Westen, Süden und Osten. Auch der Gedanke einer Fortsetzung der Linie von Luzern durch den Gotthard nach Italien wurde damals schon in Erwägung gezogen.

Auf Anregung eines Ausschusses, von dessen Mitgliedern namentlich Ratsherr Geigy, Bankdirektor Speiser, Achilles Bischoff, August Stähelin-Brunner, Oberst Stehlin und Rektor Dr. Schmidlin zu erwähnen sind, trat eine erste Versammlung am 5. August 1852 zusammen. Eine grössere Versammlung fand am 26. August statt, der auch Vertreter aus den Kantonen Baselland, Solothurn, Aargau, Luzern und Bern beiwohnten; sie wählte einen provisorischen Verwaltungsrat für den Bau einer schweizerischen Centralbahn. Dieser Verwaltungsrat traf sofort die erforderlichen Massnahmen für Einholung der Konzessionen, für Ausführung der technischen Vorarbeiten, mit deren Leitung Oberbaurat von Etzel in

Stuttgart betraut wurde, und für Beschaffung der Geldmittel. Die Konzessionserteilung fand anfänglich Widerstand in Solothurn, das sie nur für die Hauensteinlinie bis Olten bewilligen wollte, dagegen statt einer Zweigbahn Herzogenbuchsee—Solothurn eine direkte Linie Olten—Solothurn—Biel verlangte, zum Anschluss an eine Westbahn nach Lausanne—Genf. Im Dezember 1852 wurde auch hier eine Verständigung erzielt. Bestritten war die Konzessionserteilung für die aargauischen Strecken, da in diesem Kanton der Kampf zwischen Basel und Zürich zum Austrag kam. Zürich war mit Neuenburg wegen Erstellung einer Bahn nach Verrières in Verbindung getreten, was in Basel als Bekämpfung der Centralbahn aufgefasst wurde. Die Nordostbahn in Zürich verlangte nun die Konzession über Aarau hinaus in der Richtung gegen Olten und Murgenthal, und zeigte sich den Bestrebungen für eine Bötzbergbahn und für eine Reusstalbahn nicht abgeneigt. Letztere Projekte wurden aber durch die Ausschlussbestimmungen der Kantone Baselland und Luzern zu gunsten der Centralbahn verhindert, worüber grosse Misstimmung im Aargau entstand. Die Centralbahn, deren Interessen namentlich durch Oberst Siegfried in Zofingen und Karl Feer-Herzog in Aarau verfochten wurden, erhielt schliesslich die Konzession für Olten—Murgenthal und Aarburg—Zofingen, nicht aber für Aarau—Wöschnau (Kantonsgrenze), die der Nordostbahn zufiel.

Die Geldbeschaffung hatte ursprünglich einen glänzenden Erfolg. Statt der zu öffentlicher Zeichnung aufgelegten 23,000 Stück wurden 50,000 Aktien zu 500 Fr. übernommen. Die finanzielle Lage verschlimmerte sich aber bald, als eine grosse Zahl Aktien mit Kursgewinn von Basel nach Paris weiter verkauft wurde. Die erste Einzahlung von 100 Fr. auf die Aktie wurde auf den 1. Januar 1853 noch richtig geleistet, dann aber fiel deren Kurs infolge der im Ausland bekannt gewordenen Uneinigkeit in den schweizerischen Eisenbahnbestrebungen; die Zersplitterung in viele kleinere Unternehmungen wurde in den Bankkreisen als unwirtschaftlich beanstandet. Eine von Pariser Bankiers angeregte Fusion der Centralbahn mit einer schweizerischen Westbahn wurde vom Verwaltungsrat der Centralbahn

am 4. Juli 1853 von solchen Bedingungen abhängig gemacht, dass der Beschluss als Ablehnung gelten musste. Deren Misslingen in Verbindung mit einer allgemeinen Verschlimmerung der finanziellen und politischen Verhältnisse veranlasste einen weiteren Kursrückgang und erhöhte die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung.

Nachdem am 4. Februar 1853 die Centralbahngesellschaft sich vorläufig konstituiert und am 3. März die ersten Statuten genehmigt und ein Direktorium von fünf Mitgliedern gewählt hatte, fand die erste Generalversammlung der Aktionäre am 29. September 1853 statt; sie ernannte Ratsherr Karl Geigy von Basel zum Präsidenten des Verwaltungsrates und Wilhelm Speiser zum Präsidenten des Direktoriums.*)

Die eingetretene Finanzkrisis zwang in der Folge zur Reduktion des Aktienkapitals von 36 Millionen Franken auf 14,5 Millionen; die Kantone Bern und Luzern mussten durch Aktienzeichnung von vier und zwei Millionen in die Lücke treten, nachdem die Kantone Baselstadt und Baselland von Anfang an 1,6 Millionen übernommen hatten. Weitere 30 Millionen übernahm der Crédit mobilier in Paris durch Vertrag vom September 1855 und der Rest des vorgesehenen Anlagekapitals von 48 Millionen für eine Länge von 173,5 km wurde durch Anleihen aufgebracht. Weitere Mittel zur Erweiterung des Netzes auf 248 km wurden ebenfalls durch Anleihen beschafft.

Es wurden nun folgende Linien erbaut und nach und nach dem Betriebe übergeben:

1. Basel—Olten—Bern: am 19. Dezember 1854 Basel (Aeschen-Vorstadt)—Liestal, am 1. Juni 1855 Liestal—Sissach, am 9. Juni 1856 Olten—Aarburg, am 16. März 1857 Sissach—Läufelfingen, am 1. Mai 1857 Aarburg—Herzogenbuchsee, am 16. Juni 1857 Herzogenbuchsee—Bern (Wylerfeld), am 1. Mai 1858 Läufelfingen—Olten mit dem Hauensteintunnel, am 15. November 1858 Bern (Wylerfeld)—Bern-Bahnhof und am 4. Juni 1860 Basel (Aeschen-Vorstadt)—Basel-Hauptbahnhof.

*) Ein Verzeichnis aller Direktionsmitglieder der Hauptbahnen erscheint als Anlage 1.

2. Olten—Aarau: am 9. Juni 1856 Olten—Aarau (Schachen) und am 1. Mai 1858 Aarau (Schachen)—Aarau-Bahnhof.
3. Bern—Thun—Scherzligen: am 1. Juli 1859 Bern—Thun und am 1. Juni 1861 Thun—Scherzligen.
4. Aarburg—Luzern: am 9. Juni 1856 Aarburg—Emmenbrücke und am 1. Juni 1859 Emmenbrücke—Luzern.
5. Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel: am 1. Juni 1857 Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel (provisorischer Bahnhof) und am 1. Juni 1864 Biel (provisorischer Bahnhof)—Biel—Bahnhof.
6. Bern—Thörishaus (Kantonsgrenze): am 2. Juli 1860, zum Anschluss an die Linie nach Freiburg und Lausanne.

Die Entwicklung des Verkehrs war eine ganz befriedigende; die Verbesserung der finanziellen Lage rief aber bald Begehren nach einem weitern Ausbau des Netzes, worüber später zu berichten ist.

2. Schweizerische Nordostbahn.

Gleichzeitig wie in Basel waren in Zürich die Eisenbahnbestrebungen aufgenommen worden; sie waren in erster Linie auf eine Verbindung mit Deutschland über Basel gerichtet. Da sie in den dreissiger Jahren in Basel nicht den gehofften Anklang gefunden hatten, versuchte Zürich getrennt vorzugehen und gab sich schliesslich mit einem Anschluss an die Bahnen des Grossherzogtums Baden in Waldshut zufrieden. Die namentlich vom Aargau unterstützten Anstrengungen für eine Verbindung Zürichs mit Basel durch eine Bötzbergbahn blieben erfolglos. Von grosser Wichtigkeit war die Verbindung mit Schaffhausen und mit dem Bodensee. Bezeichnend für die damalige Lage ist es, dass diese sich ergänzenden und keineswegs ausschliessenden Bestrebungen ursprünglich nicht als gemeinsames Unternehmen geplant, sondern getrennt verfolgt wurden. Die Nordbahn sollte über Baden bis Basel führen, zuerst auf dem linken schweizerischen Ufer des Rheines, später durch Anschluss an

die Bahnen des Grossherzogtums Baden in Waldshut; von ihr wurde gleichzeitig der Anschluss nach Westen über Brugg und Aarau gesucht. Nachdem aber die Strecke Zürich—Baden unter Leitung des Generalinspektors Negrelli erbaut und am 9. August 1847 dem Betrieb übergeben worden war, scheiterte die Weiterführung für einmal an finanziellen Schwierigkeiten.

Nach dem Beschluss der Bundesversammlung über den Privatbau wurde für eine Zürich—Bodenseebahn am 28. Februar 1853 eine besondere Gesellschaft unter dem Vorsitz des Nationalrats und Regierungspräsidenten Dr. Alfred Escher gegründet, der in der Folge die einflussreichste Stellung im schweizerischen Eisenbahnwesen einnahm. Der Bodensee sollte über Winterthur, Frauenfeld und Romanshorn erreicht werden, und es wurde der Grund für das Zusammengehen der Kantone Zürich und Thurgau in der Eisenbahnpolitik gelegt. Jetzt erfolgte die Vereinigung der Zürich—Bodenseebahn mit der Nordbahn und die Leitung der vereinigten Gesellschaft, der schweizerischen Nordostbahn, wurde Dr. Alfred Escher übertragen. Am 4. November 1856 wurde ihr auch die Konzession für eine Rheinfallbahn (Winterthur—Schaffhausen) überlassen, für die am 25. August 1853 eine besondere Gesellschaft unter dem Vorsitz des Nationalrat Peyer-Imhof gegründet worden war.

Damit war die Ausführung des Stammnetzes der schweizerischen Nordostbahn gesichert, das mit einer Länge von 179,5 km einen Baukostenaufwand von rund 50 Millionen erforderte; die Geldbeschaffung war nun ohne grössere Schwierigkeiten möglich. Versuche zu deren Fusion mit der Centralbahn und der Westbahn, die 1857 von Pariser Bankkreisen angestrebt wurde, führten zu keinem Resultat.

Die einzelnen Linien wurden dem Betriebe übergeben wie folgt:

1. Zürich—Aarau: am 9. August 1847 Zürich—Baden, am 30. September 1856 Baden-Brugg, am 15. Mai 1858 Brugg—Aarau.
2. Zürich—Romanshorn: am 16. Mai 1855 Winterthur—Romanshorn, am 27. Dezember 1855 Oerlikon—Winterthur, am 26. Juni 1856 Zürich—Oerlikon.

3. Winterthur—Schaffhausen: am 16. April 1857.
4. Turgi—Waldshut: am 18. August 1859.

Auch die Nordostbahn hatte sich bald einer guten Rendite zu erfreuen.

3. Vereinigte Schweizerbahnen.

Die Ostschweiz war nicht untätig geblieben. Im Anschluss an die frühern Eisenbahnbestrebungen wurde am 27. Mai 1852 die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft provisorisch konstituiert. Sie bezweckte die Verbindung St. Gallens mit dem Bodensee, mit den St. Gallischen Landesteilen sowie mit Zürich und insbesondere mit Basel; die Linie Rorschach—St. Gallen—Wil wurde ausdrücklich als erste Sektion einer Basel—Bodensee-Bahn bezeichnet. Die definitive Gründung erfolgte in der Generalversammlung vom 27. Dezember 1852. Das für die erste Strecke auf 12 Millionen berechnete Gesellschaftskapital musste bald auf 14¼ Millionen erhöht werden, dazu wurde ein 5% Anleihen von 5½ Millionen aufgenommen. Präsident des Verwaltungsrates war Landammann Dr. Hungerbühler, Baudirektor Oberbaurat von Etzel in Stuttgart, Oberingenieur F. W. Hartmann.

Die Konzessionen waren ohne Anstand erteilt worden; nur der Kanton Thurgau erhob Widerspruch bezüglich der kleinen Strecke der Linie Wyl—Winterthur auf seinem Gebiet. In Erledigung einer Beschwerde der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn gegen einen Beschluss des Grossen Rates des Kantons Thurgau vom 8. Januar 1853 musste die Bundesversammlung zum ersten Mal in Eisenbahnsachen intervenieren und beschloss am 2. Februar 1853 bezüglich der Richtung der Bahn von Wyl nach Winterthur auf Thurgauer Gebiet, den Grossen Rat des Kantons Thurgau einzuladen, unter den veränderten Verhältnissen sich über Erteilung einer Konzession in der vorgeschlagenen Richtung neuerdings auszusprechen. Massgebend für diesen Beschluss waren die Erwägungen, dass diese Richtung auch den Interessen der Eidgenossenschaft im allgemeinen am besten entspreche, die Zürich—Bodensee-Bahn als gesichert angesehen

werden müsse und damit den erheblichsten Interessen des Kantons Thurgau Genüge getan sei, somit die Interessen der Eidgenossenschaft und der St. Gallen-Appenzeller-Bahn als vorherrschend massgebend angesehen werden müssen, dass die Thurgauer Behörden auf Grundlage der nunmehrigen veränderten Sachlage noch keinen Entscheid gefasst haben und von deren eidgenössischen und freundnachbarlichen Sinn erwartet werden dürfe, sie werden den Erwägungen dieses Beschlusses gebührende Rechnung tragen, dass übrigens die baldige Erledigung der vorliegenden Streitfrage durch wichtige Interessen geboten werde. Hierauf erteilte Thurgau die verlangte Konzession von Rickenbach über Sirnach und Eschlikon bis zur Kantonsgrenze bei Aadorf am 9. März 1853.

Für die Verbindung zwischen Rorschach und Chur durch das Rheintal über Sargans mit Abzweigungen von Sargans nach Rapperswil und von Weesen nach Glarus war schon am 22. August 1852 eine Versammlung in Ragaz entschieden eingetreten. Zu diesem Zwecke wurde eine besondere Gesellschaft gegründet, die Schweizerische Südostbahn.*) Deren Konstituierung erfolgte am 1. September 1853 mit einem Aktienkapital von 25 Millionen. Das Geld wurde von einem englischen Konsortium beschafft, auch die Bauunternehmer waren Engländer. Die Bauarbeiten gerieten aber wegen Geldmangel bald ins Stocken. Diese Unternehmung hatte nicht nur die Verbindung des Bodensees mit Chur und die Öffnung eines neuen Weges längs des Wallensees nach dem Zürichsee angestrebt, sie fasste auch die Verbindung durch den Lukmanier mit Italien ins Auge, die schon 1839 durch Ingenieur La Nicca angeregt worden war.

Eine dritte Unternehmung, die Glatttalbahn, suchte eine Verbindung des St. Gallischen Oberlandes mit Zürich durch das Tal der Glatt über Uster; sie konstituierte sich am 25. Juni 1853 mit einem Aktienkapital von 5 ½ Millionen.

---

*) Zu unterscheiden von der spätern „Schweizerischen Südostbahn" mit den Linien Wädenswil—Einsiedeln, Pfäffikon—Samstagern und Biberbrücke—Goldau.

Es war diesen kleinen Unternehmungen nicht möglich, sich die zur Durchführung der übernommenen Bauten erforderlichen Geldmittel zu beschaffen; nur einer auf breiterer Grundlage geschaffenen Bahnunternehmung wurde der nötige Kredit gewährt. Auf Betreiben der unter Führung des Bankhauses Rothschild in Paris gebildeten Réunion financière in Paris kam nach langen Verhandlungen am 4. September 1856 eine Fusion zwischen der St. Gallen-Appenzeller-Bahn und der Schweizerischen Südostbahn zustande, der sich die Glatttalbahn später anschloss. Die neue Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen konstituierte sich definitiv auf Grundlage der Statuten vom 10. April 1857. Nach Durchführung aller nötigen Finanzoperationen (Konversionen und Emissionen) war das Gesellschaftskapital aus 32½ Millionen Aktien und 20¼ Millionen Obligationen gebildet. Die Leitung der vereinigten Gesellschaft übernahm Wirth-Sand, der mit grossem Geschick die Vollendung des projektierten Netzes von 269 km Länge unter Überwindung vielfacher finanziellerSchwierigkeiten durchführte.

Dem Betriebe wurden übergeben:

1. St. Gallen-Appenzeller-Bahn: am 14. Oktober 1855 Winterthur—Wil, am 25. Oktober 1855 Wil—Flawil, am 15. Februar1856 Flawil—Winkeln, am 25. März 1856 Winkeln—St. Gallen, am 25. Oktober 1856 St. Gallen—Rorschach-Hafen.
2. Schweizerische Südostbahn: am 25. August 1857 Rorschach—Rheineck, am 1. Juli 1858 Rheineck—Chur, am 15. Februar 1859 Rapperswil—Weesen, Weesen—Glarus und Sargans—Murg, am 1. Juli 1859 Murg—Weesen.
3. Glatttalbahn: am 1. August 1857 Wallisellen—Uster, am 9. November 1857 Uster—Wetzikon, am 15. August1858 Wetzikon—Rüti, am 15. Februar 1859 Rüti—Rapperswil.

4. Die Bahnen der Westschweiz.

In der Westschweiz verlangte Genf in erster Linie den Anschluss an das französische Bahnnetz, an eine Linie, die einer-

seits Lyon mit Paris verband und anderseits durch das Rhonetal nach Marseille führte. Die Fortsetzung der Lyonerlinie von der Landesgrenze bei La Plaine bis nach Genf wurde von einem schweizerischen Komitee, dem neben Fr. Bartholony und C. F. Kohler der General Dufour angehörte, angestrebt und um Erteilung einer Konzession zu Handen der Eisenbahngesellschaft Genf-Lyon nachgesucht. Diese Unternehmung wurde mit der am 11. April 1857 gegründeten Paris—Lyon—Mittelmeerbahn vereinigt und die Fusion durch Dekret der Französischen Regierung vom 19. Juli 1857 genehmigt. Von Genf aus sollte die Bahn in die Schweiz hinein geführt werden, um sich mit den in der Richtung nach Bern und Biel projektierten Linien zu verbinden. Während die Fortsetzung von Genf bis Versoix der Genf-Lyoner Bahn zufiel, verlangte die Westschweizerische Bahn (Ouest Suisse) die Konzessionen für eine Linie von Versoix nach Morges und von Yverdon nach Bern; die früher erteilte Konzession für die Linien Morges—Lausanne und Bussigny—Yverdon war ihr von deren Inhaber Ingenieur J. Sulzberger schon 1852 abgetreten worden. Von Yverdon war die Bahn über Steffisburg, Peterlingen, Murten und Laupen geplant. Ausserdem erwarb sie die Konzession für eine Linie von Jougne an der französischen Grenze nach Eclépens, von Lausanne nach St. Maurice und von Yverdon nach Vaumarcus am Neuenburgersee. Die Westbahn besass somit die Konzessionen für die wichtigsten Linien im Kanton Waadt.

Mit der Westbahn trat in Konkurrenz eine Gesellschaft, welche von Lausanne die Verbindung nach Bern über Freiburg suchte. An der Spitze dieser Bestrebungen stand, unter Führung des Staatsrates Julien Schaller, der Kanton Freiburg, der seine Hauptstadt nicht von der Transitlinie abschneiden lassen wollte und am 27. November 1855 die Ausführung einer Linie Yverdon—Peterlingen—Freiburg—Thörishaus (an der Grenze des Kantons Bern) auf Staatskosten unter Beihilfe einer Aktiengesellschaft, die der Kanton organisieren sollte, beschloss. Diese Gesellschaft (Chemin de fer du canton de Fribourg ou du Centre Ouest-Suisse) erhielt die Konzession

durch die Bundesversammlung am 6. Februar 1856, entgegen dem Begehren der Westbahn, die unter Berufung auf kantonale Vorzugsrechte eine Zwangskonzession für eine Linie über Pfauen—Murten—Laupen verlangte. Damit war freilich die Sache noch nicht erledigt; da sich neue Anstände über die Linienführung mit dem Kanton Waadt erhoben, liess Freiburg eine direkte Linie von Freiburg nach Lausanne studieren, die sogenannte Oronbahn, deren kantonale Konzession der Genf-Lyoner-Bahn am 24. Mai 1856 übertragen wurde. Der Streit zwischen den Kantonen Freiburg und Waadt wurde nach heftigen Debatten am 23. September 1856 von der Bundesversammlung zu Gunsten der Oronbahn entschieden, und das Begehren um eine Zwangskonzession über Murten vom Bundesrat am 31. Juli 1857 endgültig abgewiesen. Weitere Schwierigkeiten, die dem Bau dieser Linie vom Kanton Waadt bereitet wurden, verzögerten und erschwerten die Ausführung, konnten aber die Erstellung nicht hindern.

Mit Vertrag vom 16. April 1858 erwarb die Oronbahn die Konzession der Linie Genf—Versoix von der Genf-Lyoner-Bahn. Finanzielle Schwierigkeiten, die sich beim Bau der Oronbahn einstellten, veranlassten sie zur Abtretung ihrer Linie an den Kanton Freiburg mit Vertrag vom 12. November 1863. Die Zustimmung des Kantons Freiburg erfolgte am 30. Januar 1864, die des Kantons Waadt am 24. November 1866 und die des Kantons Genf sogar erst am 9. Mai 1869.

Unabhängig von diesen Bestrebungen in den Kantonen Waadt und Freiburg verfolgte ein 1852 von August Leuba und Genossen gegründetes Komitee das Ziel, eine Verbindung mit Frankreich über Verrières zu schaffen, im Anschluss an die französische Eisenbahnlinie von Dôle nach Salins und dieselbe über Neuenburg nach Zürich fortzusetzen; es setzte sich daher mit der Nordbahn in Zürich in Beziehung. Das weitgehende Projekt scheiterte am Widerstand des Kantons Neuenburg. Dieser erteilte am 16. Dezember 1853 die Konzession für eine Linie von Verrières nach Neuenburg und von da zur Berner Grenze bei Thielle, sowie für eine Zweigbahn von Neuenburg zur Waadtländer Grenze bei Vaumarcus. Mit Unterstützung

durch die Paris—Lyon—Mittelmeerbahn wurde zu deren Ausführung am 2. April 1856 die Gesellschaft Franco-Suisse gegründet, mit einem Aktienkapital von 12 Millionen.

So waren an Stelle eines einheitlichen Unternehmens zur Verbindung der Westschweiz mit der Mittel- und Ostschweiz drei getrennte Gesellschaften gebildet, welche sich vielfach bekämpften. Die eine der Konkurrenzlinien führte längs der Seen des Jura über Yverdon und Neuenburg nach Biel in der Richtung auf Herzogenbuchsee, die andere über Freiburg und Bern, deren Fortsetzung in Herzogenbuchsee mit der erstern zusammentraf, um über Olten Basel, Zürich und den Bodensee zu erreichen. Die Westbahn in Verbindung mit der Franco-Suisse war somit Gegner der Oronbahn, welche ihrerseits die Anfangsstrecke Genf—Versoix besass. Zu dieser eine gesunde Entwicklung hemmenden Konkurrenzstellung kamen die finanziellen Schwierigkeiten, veranlasst durch ein Überschreiten der Kostenvoranschläge bei der Bauausführung. Erst nach langen und schwierigen Verhandlungen konnte am 27. Februar 1863 ein Vertrag über Verkehrseinteilung vereinbart werden. Bei diesen Verhandlungen war klar geworden, dass nur eine Vereinigung der drei Gesellschaften denselben eine erspriessliche Fortentwicklung sicherte. Einem Entwurf von 1863 folgte ein Vertrag vom 8. April 1864, welcher mit zehnjähriger Dauer auf den 1. Januar 1865 in Kraft trat und den gemeinsamen Betrieb der drei Unternehmungen durch die „Association des chemins de fer de la *Suisse Occidentale*“ vorsah. Jede Gesellschaft stellte ihre Bahnanlagen, ihr Rollmaterial und ihr Mobiliar der Gemeinschaft zur Verfügung; die Einnahmen wurden in einem zum voraus bestimmten Verhältnis verteilt, auf Grundlage des Ertrages der letzten zwei Jahre und einer Majoration; die Ausgaben wurden pro rata der Kilometer belastet. Die Verwaltung der fusionierten Linien war einem Aufsichtsrat von sieben Mitgliedern anvertraut, von denen die Westbahn drei, die Franco-Suisse und der Kanton Freiburg je zwei ernannten, und einem Betriebskomitee von drei Mitgliedern, je eines von den drei Unternehmungen gewählt. (J. Philippin, L. Aubert und A. von der Weid.) Die Gemeinschaft beschränkte sich auf den

Betrieb; die Finanzangelegenheiten, die innere Organisation, die Bauvollendung der Linien usw.. blieb Sache der einzelnen Unternehmungen. Der Betrieb wurde aber nicht direkt geführt, sondern durch Vertrag vom 9. Juli 1864 der Kollektivgesellschaft Laurent-Bergeron et Comp. übertragen, zum Forfaitpreis von Fr. 8000. — per Jahr und Kilometer.

Die Linien der nun als Westschweizerische Bahnen vereinigten Unternehmungen mit einer Länge von 315 km sind dem Betriebe übergeben worden, wie folgt:

1. Ouest—Suisse: am 7. Mai 1855 Yverdon—Bussigny, am 1. Juli 1855 Bussigny—Renens—Morges, am 5. Mai 1856 Renens—Lausanne und Morges—Bussigny, am 16. Juni 1857 Villeneuve—Bex, am 14. April 1858 Morges—Coppet, am 21. April 1858 Coppet—Versoix, am 7. November 1859 Yverdon—Vaumarcus, am 1. November 1860 Bex—St. Maurice, am 2. April 1861 Lausanne—Villeneuve.
2. Genf—Versoix: am 14. April 1858 Céligny—Céligny-Grenze, am 25. Juni 1858 Genf-Versoix.
3. Franco-Suisse: am 7. November 1859 Vaumarcus Neuenburg—Neuenstadt, am 24. Juli 1860 Auvernier—Verrières.
4. Oron-Bahn: am 4. September 1862 Lausanne—Freiburg—Balliswyl (Thörishaus-Kantonsgrenze).

Als selbständige Unternehmung war im Kanton Wallis gegründet worden die Ligne d'Italie, deren erste Konzession am 22. Januar 1853 vom Kanton Wallis und am 2. Februar 1853 von der Bundesversammlung für eine Eisenbahn von Bouveret über St. Maurice nach Sitten an Adrian von Lavalette in Paris und Mithafte erteilt worden war. Von Anfang an bestand die Absicht, die Bahn durch das Wallis hinauf bis nach Brig und von dort durch den Simplon nach Italien zu führen. Vorerst wurden aber nur erstellt und dem Betrieb übergeben: am 14. Juli 1859 Bouveret—Martigny und am 10. Mai 1860 Martigny—Sitten. Da die alte Gesellschaft die entstandenen finanziellen Schwierigkeiten nicht überwinden konnte, wurde eine neue Gesellschaft unter gleicher Firma gebildet,

an die die genannten Linien am 1. August 1867 übergingen. Vom aufgewendeten Kapital wurden rund 26 Millionen verloren. Am 15. Oktober 1868 wurde noch die Strecke Sitten—Siders dem Betriebe übergeben, womit die Gesamtlänge auf 80 km stieg.

Im Kanton Neuenburg bemühte man sich, neben der Linie durch das Traverstal auch eine Verbindung der Hauptstadt mit der industriereichen Hochebene von Chaux-de-Fonds und einen Anschluss an das französische Bahnnetz über Col des Roches zu erhalten. Die unter dem Namen *Jura Industriel* gebildete Gesellschaft erhielt am 23. November 1853 die Konzession für eine Eisenbahn, die als Fortsetzung der Linie Besançon—Les Brenets über Locle und La Chaux-de-Fonds nach Les Convers und von da durch das St. Immertal in das Bernische Seeland führen sollte, am 20. Oktober 1855 für die Linie Convers—Neuenburg. Unter den Gründern der Gesellschaft sind zu nennen A. Delachaux, L. U. Ducommun-Sandoz und Ch. Lambelet. Erster Betriebsdirektor war Jules Grandjean. Dank grosser Opferwilligkeit des Kantons, der Gemeinden und der Privaten wurde das Anlagekapital beigebracht; der Kanton Neuenburg übernahm 3 Millionen, die Gemeinden: Neuenburg 500,000 Fr., Chaux-de-Fonds und Locle je 450,000 Fr. und andere Gemeinden und Private 1,666,500 Fr. Weitere Millionen wurden durch Hypothekaranleihen und ein Bundesanleihen von 1 Million aufgebracht, bis auf den Betrag von rund 10½ Millionen, während die Aktienbeteiligung mit Inbegriff derjenigen einer Hülfsgesellschaft 7½ Millionen erreichte. Damit waren aber die finanziellen Schwierigkeiten nicht beseitigt, die Liquidation der ersten Gesellschaft erfolgte, und an deren Stelle trat auf den 1. Januar 1865 eine zweite mit gleicher Firma, wobei das aufgewendete Kapital von rund 18 Millionen auf 4,800,000 Fr. in Obligationen reduziert wurde.

Dem Betriebe wurden übergeben: am 2. Juli 1857 Chaux-de-Fonds—Locle, am 27. November 1859 Chaux-de-Fonds—Convers, am 1. Dezember 1859 Neuenburg—Hauts-Geneveys, am 15. Juli 1860 Hauts-Geneveys—Convers, im ganzen 36 km.

5. Zweiliniensystem.

In die erste Bauperiode fällt noch die Gründung der schweizerischen Ostwestbahn. Als die schweizerische Centralbahn mit der Ausführung der Linie Bern—Thun aus finanziellen Gründen zögerte und statt der vom Kanton Bern verlangten Linie Biel—Bern nur das Verbindungsstück mit der Westschweiz Biel—Neuenstadt bauen wollte, wurde am 3. April 1857 vom Kanton Bern einem Gründungskomitee die Konzession für eine Bahn von Neuenstadt über Biel nach Bern und von Bern durch das Emmental und das Entlebuch nach Luzern bis zur Kantonsgrenze erteilt; ebenso vom Kanton Luzern am 7. Juli 1857 für sein Gebiet. Beabsichtigt war die Fortsetzung der Linie von Luzern über Zug nach Zürich. Die Baukosten der letztern Linie waren zu 9,5 Millionen veranschlagt, die der Linie Bern—Luzern zu 16 Millionen. Am 18. November 1858 beschloss der Kanton Bern eine Aktienbeteiligung an der Linie Neuenstadt—Biel—Bern von 2 Millionen, während Luzern eine solche an die Fortsetzung der Linie nach Luzern ablehnte. Die Bauarbeiten begannen gleichwohl auf den Strecken Biel—Neuenstadt, Bern—Langnau und Luzern—Zug, gerieten aber wegen finanziellen Schwierigkeiten ins Stocken; nur ein besonderer Vorschuss der Regierung des Kantons Bern von 625,000 Fr. ermöglichte die Vollendung der Strecke Neuenstadt—Biel innerhalb der konzessionsgemässen Frist; sie wurde am 3. Dezember 1860 dem Betrieb übergeben. Nachdem rund 5 Millionen für Bauarbeiten der Linie Bern—Langnau ausgegeben waren, fehlte das Geld für die weiter erforderlichen 5½ Millionen und am 10. Juni 1861 wurde von der Generalversammlung die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Um die Vollendung der angefangenen Strecken zu ermöglichen, übernahm der Kanton Bern die Konzession und die begonnenen Bauten mit Vertrag vom 27. Juni 1861 und gründete mit den Linien Neuenstadt—Biel—Zollikofen (—Bern) und (Bern—) Gümligen—Langnau die Bernische Staatsbahn. Der begonnene Unterbau der Strecke Luzern—Zug wurde dagegen von der Eisenbahnunternehmung Zürich—Zug—

Luzern, die von der schweizerischen Nordostbahn in Verbindung mit den Kantonen Zürich, Zug und Luzern gebildet worden war, gemäss Vertrag vom 3. Dezember 1863 übernommen; die Hälfte des Anlagekapitals war von der Nordostbahn aufgebracht, die andere Hälfte von den Kantonen durch Übernahme von kündbaren Obligationen im Betrage von 6 Millionen. Die Linie ging später ganz in das Eigentum der Nordostbahn über (auf den 31. Dezember 1892).

Die Linien der Bernischen Staatsbahnen (71 km) wurden dem Betriebe übergeben, wie folgt: am 3. Dezember 1860 Biel—Neuenstadt, am 1. Juni 1864 Biel—Zollikofen und Gümligen—Langnau, sowie die Verbindung zwischen dem provisorischen und definitiven Bahnhof Biel. Auf den 1. Juni 1864 ist auch die von der Nordostbahn betriebene Zürich—Zug—Luzern-Bahn (60 km) in Betrieb gesetzt worden.

Mit der Liquidation der Ostwestbahn war das Zweiliniensystem unterlegen, das eine von den Bahnlinien der Centralbahn und Nordostbahn unabhängige zweite Hauptlinie von Bern nach Zürich über Luzern ins Leben rufen wollte. Der Hauptförderer dieses Projektes war Bundesrat Stämpfli in Bern, unterstützt durch den Zürcher Regierungspräsidenten und spätern Bundesrat Dubs von Affoltern. Die alten Bahngesellschaften blieben für einmal im unbestrittenen Besitz der schweizerischen Hauptbahnen.

6. Baukosten und Betriebsergebnisse.

Auf Ende des Jahres 1865 umfasste das schweizerische Bahnnetz, das in der beiliegenden Übersichtskarte (Anlage 3) mit schwarzen Linien angegeben ist, eine Baulänge von 1263,297 km, wovon zweispurig bei der Zentralbahn 50,441 km und bei der Nordostbahn 75,499 km, im ganzen nur 125,940 km, und eine Betriebslänge von 1299,499 km. Über die Anschlusslinien ausländischer Bahnverwaltungen wird später berichtet werden.

Die für deren Bau beschafften Gelder betrugen bei den schweizerischen Bahngesellschaften:

	Aktien	Obligationen	Subventionen	Total
Schweizerische Centralbahn .	37,617,500	43,800,000	—	81,417,500
Schweizerische Nordostbahn .	28,708,000	30,917,950	—	59,625,950
Zürich-Zug-Luzern . . .	—	12,000,000	—	12,000,000
Vereinigte Schweizerbahnen .	40,000,000	44,001,125	—	84,001,125
Ouest-Suisse	39,463,000	31,626,400	2,250,000	73,339,400
Franco-Suisse	12,000,000	12,000,000	—	24,000,000
Lausanne-Freiburg-Bern und Genf-Versoix	7,588,500	35,503,233	—	43,091,733
Ligne d'Italie (rund) . . .	13,300,000	15,500,000	—	28,800,000 [1]
Jura-Industriel	7,520,000	9,850,000	—	17,370,000 [2]
Bernische Staatsbahn . .	18,100,000	—	—	18,100,000
	204,297,000	235,198,708	2,250,000	441,745,708

[1]) Beim Übergang an die neue Gesellschaft der Ligne d'Italie 1867 reduziert auf Fr. 2,525,000.

[2]) Beim Übergang an die neue Gesellschaft des Jura Industriel auf 1. Januar 1864 reduziert auf Fr. 4,800,000 in Obligationen.

Die Einnahmen, die Ausgaben und der Überschuss haben 1865 für den Kilometer betragen bei:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuss
Schweizerische Centralbahn	32,717	13,933	18,784
Schweizerische Nordostbahn	33,510	12,827	20,683
Zürich-Zug-Luzern	12,145	8,825	3,320
Bülach-Regensberg	4,950	2,295	2,655
Vereinigte Schweizerbahnen	15,279	7,609	7,670
Ouest-Suisse, Franco-Suisse, Lausanne-Freiburg-Bern und Genf-Versoix . . .	19,303	9,677	9,626
Ligne d'Italie	6,518	5,497	1,021
Jura Industriel	16,864	11,524	5,340
Bernische Staatsbahn	11,927	7,962	3,965

III. Die Gründung der ersten schweizerischen Alpenbahn.

Die verhältnismässig günstige Entwicklung und Erstarkung der Bahngesellschaften ermöglichte ihnen, an die Lösung neuer Aufgaben heranzutreten. Es stand ausser Zweifel, dass die bestehenden Linien sich erst dann voll entfalten konnten, wenn ihnen ein erheblicher Anteil am internationalen Transitverkehr von Nord nach Süd gesichert werde; das war nur möglich durch den Bau einer schweizerischen Alpenbahn. Der Gedanke an eine solche Entwicklung war allerdings schon bei den ersten Eisenbahnbestrebungen lebendig; schon in den vierziger Jahren hatte man in Basel von einer Gotthardbahn, in Zürich und Graubünden von einer Lukmanierbahn und in der Westschweiz von einer Simplonbahn gesprochen. Jeder dieser Alpenübergänge wurde von den zunächst interessierten Bahngesellschaften und Kantonen lebhaft unterstützt. Zufolge der Bemühungen von La Nicca und Wirth-Sand stand längere Zeit die Ostalpenbahn im Vordergrund; die Entscheidung zwischen Splügen und Lukmanier fiel zu gunsten des letztern, da er nicht nur technisch weniger Schwierigkeiten zu bieten schien, sondern auch politisch die Verbindung des Kantons Tessin mit der nördlichen Schweiz ermöglichte. Am 30. Oktober 1845 schlossen die Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin ein Konkordat, um vereint auf Erbauung der Lukmanierbahn hinzuwirken. Für diese Linie interessierte man sich auch im Königreich Sardinien, Graf Cavour war dem Projekt günstig gestimmt, 1846 wurde einer Gründungsgesellschaft die Konzession erteilt und am 16. Januar 1847 ein Staatsvertrag zwischen den genannten drei Kantonen und Sardinien zur Begünstigung ihres Baues abgeschlossen. Diese Bestrebungen konnten aber vorerst nicht weiter verfolgt werden infolge der

politischen Umgestaltung der Schweiz und der Kämpfe für die Unifikation Italiens. Erst 1850 richtete Sardinien an die Eidgenossenschaft das Gesuch um Leistung einer Zinsengarantie für eine Lukmanierbahn; der Bundesrat erteilte vorerst eine ausweichende Antwort; aber beim Abschluss des Handelsvertrages mit Sardinien am 8. Juni 1851 verpflichtete sich der Bund, so viel als möglich zur Ausführung einer Eisenbahn beizutragen, welche unmittelbar von der sardinischen Grenze oder von dem geeignetsten Punkte des Langensees ausgehend und die Richtung nach Deutschland verfolgend dort mit den Eisenbahnen des Deutschen Zollvereins in Verbindung gesetzt würde. Ein Gesuch der Kantone St. Gallen und Graubünden, mit den Regierungen von Württemberg, Baden und Bayern wegen der Lukmanierbahn Verhandlungen anzuknüpfen, wurde vom Bundesrat nicht beantwortet. Dagegen wurde auf Grundlage des Bundesbeschlusses vom 28. Juli 1852, welcher die Erstellung von Eisenbahnen der Privattätigkeit überlassen hatte, vom Kanton Tessin am 15. September und von der Bundesversammlung am 7. Oktober 1853 an W. Kilias und La Nicca zu Handen einer englischen Gesellschaft die Konzession für eine Lukmanierbahn erteilt, die allerdings unbenützt ablief.

Inzwischen traten am 19. August 1853 sieben Kantone zu einer Konferenz in Luzern zusammen, um sich zur Anstrebung einer Gotthardbahn zu vereinigen, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, Baselstadt und Baselland. Mit Eingabe vom 3. September 1853, zu der Bankdirektor Speiser in Basel das Material geliefert hatte, wurde der Bundesrat um Unterstützung ersucht; dieser lehnte jedoch eine Verwendung ab, da das Eisenbahngesetz ihm passives Verhalten zur Pflicht mache. Als eine Konferenz der beteiligten Kantone am 8. Juni 1860 über die Verbesserung der Gotthardstrasse verhandelte, wurde neuerdings auf die Wünschbarkeit einer Gotthardbahn hingewiesen, für die ein Bauprojekt des Ingenieurs Lucchini in Lugano vorlag. Ein Gründungskomitee suchte 1861 Verbindung mit der Regierung von Sardinien zu gewinnen, ein Gründungsfonds von 50,000 Fr. wurde von den interessierten Kantonsregierungen und der

schweizerischen Centralbahn gesammelt und die finanzielle Beteiligung am Unternehmen selbst erörtert; im Juli 1862 waren auch die angeordneten technischen Vorarbeiten beendigt.

Zwischen dem italienischen Bauminister Peruzzi und der durch Wirth-Sand vertretenen deutsch-schweizerischen Kreditbank in St. Gallen war indessen am 18. April 1861 in Turin ein provisorischer Vertrag über Ausführung einer Lukmanierbahn und Festsetzung der italienischen Subvention für eine solche vereinbart worden; er fiel dahin, da es nicht gelang, die vorgesehene Kaution von einer Million Lire rechtzeitig beizubringen. Das italienische Ministerium hatte sich beeilt, seine volle Freiheit wieder zu erlangen, da allerdings Genua für den Lukmanier eintrat, Mailand aber für den Splügen und nunmehr auch das Projekt der Gotthardbahn an Bedeutung gewann. Der Kampf spielte sich nun namentlich im Kanton Tessin ab, wo mehrfache Konzessionsgesuche eingereicht wurden und die verschiedenen Interessen gegen einander stritten; bald gewann der Lukmanier die Oberhand, bald der Gotthard. Auch die Haltung des Kantons Zürich und der Schweizerischen Nordostbahn blieb unentschieden, obwohl die Erbauung der Zürich—Zug—Luzern-Bahn auf den Gotthard hinwies. Erst an der von Luzern auf den 7. August 1863 einberufenen Konferenz nahmen neben den Ständen Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald, Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Aargau, Tessin und Neuenburg auch Zürich, Schaffhausen und Thurgau und neben der Schweizerischen Centralbahn die Schweizerische Nordostbahn teil. Unter dem Vorsitz des Regierungsrates J. Zingg von Luzern wurde am 8. August die Gotthardvereinigung gegründet, deren energischer und zielbewusster Tätigkeit es gelang, die Gotthardbahn ins Leben zu rufen. Ihr gehörten an die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald, Zug, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Aargau, Thurgau und Tessin, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn. Unter den Fördern des Unternehmens sind neben J. Zingg vorab zu nennen: Dr. Alfred Escher, Stoll und Widmer in Zürich, Direktor Dr. W. Schmidlin, Bürger-

meister Stehlin und Ingenieur Koller in Basel, Landammann Emil Welti und Feer-Herzog in Aarau, Peyer-Imhof in Schaffhausen und C. W. von Graffenried in Bern.

In Beantwortung einer Note der italienischen Regierung hatte ihr der Bundesrat am 1. Juli 1863 erklärt: „die Kantone seien berechtigt, Konzessionen zu erteilen, diese bedürfen aber, um wirksam zu werden, der Genehmigung der Bundesversammlung; für Verträge mit dem Ausland sei einzig die Bundesregierung zuständig. Der Bundesrat werde den Vertrag vom 8. Juni 1851 vollständig und loyal handhaben. Er teile durchaus die von Italien ausgesprochene Ansicht, dass die wichtige Frage einer Alpenbahn nur durch vollständiges Einverständnis zwischen den beidseitigen Regierungen ihre Lösung finden könne. Er wünsche die Linien kennen zu lernen, mit denen sich die italienische Regierung beschäftige, damit man sich nicht zu sehr in einer Richtung verliere, welche von vorneherein von der Schweiz zurückgewiesen werden müsste, wie dies z. B. bei einer Linie der Fall wäre, die den Kanton Tessin auf der Seite liesse. Damit verbinde der Bundesrat übrigens nicht den Sinn, dass dadurch die Möglichkeit anderer Linien, ausserhalb des Vertrages von 1851 und im Interesse eines andern Teiles der Schweiz liegend, ausgeschlossen sein sollte."

Diese Erklärung rief einer lebhaften Kritik der Anhänger einer Simplon- und Lukmanierbahn und ermunterte zu neuen Anstrengungen für ihre Projekte. Der Kanton Waadt beschloss eine Subvention von vier Millionen Franken für den Simplon, Wallis eine Million, Genf zwei Millionen. Anderseits ersuchte die Gotthardvereinigung den Bundesrat, er möge Verhandlungen mit Italien und den süddeutschen Staaten einleiten für Ausführung einer Gotthardbahn. Dagegen verwahrten sich mit Eingabe vom 14. September 1863 die Kantone des Westens und des Ostens der Schweiz: Wallis, Waadt, Appenzell, Glarus, St. Gallen und Graubünden. Der Bundesrat beschloss am 2. April 1864: „den Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England von der Konstituierung der Gotthardvereinigung Kenntnis zu geben und sie zu ersuchen, den Bestrebungen, die eine Verbindung der Schweiz mit Italien

mittels einer Eisenbahn über die Alpen zum Zwecke haben, die gebührende Aufmerksamkeit schenken zu wollen; sich bereit zu erklären, den amtlichen Verkehr sowohl der Gotthardkonferenzkantone als der Regierungen von St. Gallen und Graubünden mit auswärtigen Staatsregierungen gemäss Art. 10 der Bundesverfassung zu vermitteln und gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1852 sich bei allen für Erstellung einer Alpeneisenbahn zu pflegenden Unterhandlungen vertreten zu lassen."

Beunruhigung erregte bei den Fördern des Gotthardunternehmens die Haltung des Kantons Bern, welcher unter den Zufahrlinien zum Gotthard Luzern—Langnau vermisste und in Wiederaufnahme früherer Anregungen das Projekt einer G r i m s e l b a h n empfahl, die von Thun längs des Thuner- und Brienzersees durch das Haslital über die Grimsel ins Oberwallis und über den Nufenenpass ins Livinental führen sollte, mit einer Verbindung über den Brünig nach Luzern und durch das Wallis mit der Ligne d'Italie. Die Bernische Abordnung nahm vom 19. Oktober 1863 bis Ende November 1864 an den Verhandlungen der Gotthardvereinigung nicht mehr teil. Diese Stellungnahme beruhte zum Teil auch darauf, dass Bundesrat Stämpfli, ein entschiedener Anhänger des Staatsbahnsystems, befürchtete, die Ausführung der Gotthardbahn durch eine Privatgesellschaft werde eine wesentliche Stärkung des Privatbahnsystems herbeiführen, während Bern den baldigen Übergang zum Staatsbahnsystem wünschte.

Der Ausschuss der Gotthardvereinigung hatte inzwischen ein Gutachten über die volkswirtschaftlichen und kommerziellen Vorteile einer Gotthardbahn durch Ingenieur Koller, Centralbahndirektor Dr. W. Schmidlin und Nordostbahndirektor Stoll ausarbeiten lassen, das eine befriedigende Rentabilität in Aussicht stellte. Eine Gegenschrift von Ingenieur Lommel „Simplon, St. Gotthard und Lukmanier" rief im August 1865 der Kritik durch die Replik „Die Gotthardbahn und ihre Konkurrenten", welche die Überlegenheit der Gotthardbahn verfocht. Die technischen Fragen wurden durch das Gutachten der Ingenieure Beckh und Gerwig aufgeklärt, das sich für eine tiefere Lage des Alpentunnels bei einer Länge von 15 km aussprach,

somit für ein Projekt Flüelen—Göschenen—Airolo—Biasca. Auch die militärische Bedeutung der Alpenbahnprojekte wurde lebhaft erörtert.

Die eingehenden Studien über die Gotthardbahn hatten allerdings ergeben, dass das Unternehmen ohne erhebliche Subventionen nicht lebensfähig wäre. Die Frage der Beschaffung solcher wurde im Gotthardausschuss für die Schweiz an die Hand genommen und bei Italien angeregt. Der Bauminister Stefano Jacini liess durch Dekret vom 14. Juli 1865 eine grosse Expertenkommission zum Studium der Alpenbahnfrage ernennen, welche die Vertreter der Lukmanier-, Splügen- und Gotthardbahnprojekte auch mündlich einvernahm. Diese Kommission sprach sich für den Gotthard aus und der Bauminister beantragte mit Bericht vom 25. Februar 1866 dem Parlament eine Subvention von 10 Millionen. Der Krieg zwischen Italien und Österreich unterbrach aber die Verhandlungen; sie wurden erst im September 1867 durch den Bundesrat wieder aufgenommen.

Im Kanton Tessin dauerten inzwischen die Intriguen und Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Konzessionsbewerbern fort. Als der Bundesrat im Geschäftsbericht für das Jahr 1867 seine Stellungnahme für den Gotthard bekannt gab, erklärte die Mehrheit der Geschäftsprüfungskommission und der Bundesversammlung ihre Zustimmung, und der Bundesrat setzte seine kräftige Unterstützung fort, rief damit aber auch einer entschiedeneren Bekämpfung des Gotthard durch die Ost- und Westschweiz. Die politischen Kämpfe im Kanton Zürich wirkten lähmend auf die Aktion der Gotthardfreunde. Dagegen erfolgte 1869 eine entscheidende Wendung durch die Erklärung des Norddeutschen Bundes zugunsten des Gotthardes, der ähnliche Kundgebungen Italiens und des Grossherzogtums Baden folgten, später auch die des Königreichs Württemberg.

Der Gotthardausschuss berechnete auf Grund neuer Erhebungen die Kosten des Projektes auf 162 Millionen und erwartete die Aufbringung von 90 Millionen durch Subventionen, nämlich 62 Millionen für den grossen Tunnel und 28 Millionen für die alpinen Zufahrtslinien, während die weiteren 72 Millionen durch 45 in Aktien und 27 in Obligationen beschafft werden

sollten. Dieses Programm und das Projekt Beckh und Gerwig von 1864/65 bildeten die Grundlage für die Beratungen der Konferenz, die am 15. September 1869 unter dem Vorsitz des Bundespräsidenten Dr. Emil Welti in Bern zusammentrat und ausser der Schweiz von Italien, vom Norddeutschen Bund, Baden und Württemberg beschickt war; deren Schlussprotokoll wurde am 13. Oktober unterzeichnet und am 15. Oktober 1869 der Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn abgeschlossen, zu dem die deutschen Staaten ihren Beitritt in sichere Aussicht stellten.

Dieser Vertrag stellt fest, dass die Schweiz und Italien sich vereinigen, um die Verbindung zwischen den deutschen und italienischen Eisenbahnen durch den St. Gotthard zu sichern. Das Gotthardbahnnetz wird die Linien Luzern—Küssnacht—Immensee—Goldau, Zug—St. Adrian—Goldau, Goldau—Flüelen—Biasca—Bellinzona, Bellinzona—Lugano—Chiasso und Bellinzona—Magadino—italienische Grenze gegen Luino mit Zweigbahn nach Locarno umfassen mit einer Länge von ungefähr 263 km. Um die Ausführung dieser Linie zu erleichtern, werden die vertragsschliessenden Parteien der Gesellschaft, die sich für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn bilden wird, gemeinsam eine Subvention gewähren. Bei Organisation dieser Gesellschaft wird der Bundesrat die erforderlichen Massregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und aller im Vertrage erwähnten Verbindlichkeiten sicherzustellen; zu diesem Behufe sind die Statuten der Gesellschaft der Genehmigung der eidgenössischen Regierung zu unterstellen. Um der Bahn die Bedingungen einer grossen internationalen Linie zu sichern, werden genaue Vorschriften gegeben über den Kulminationspunkt, den Minimalradius der Kurven und das Maximum der Steigungen; die Linie von Flüelen bis Biasca (mit Inbegriff des grossen Tunnels von Göschenen bis Airolo) ist doppelspurig zu bauen; auf dem übrigen Teil der Linie Goldau—Bellinzona sind nur die Tunnel für eine zweispurige Bahn zu erstellen, die Kunstbauten und Erdarbeiten dagegen können für einmal einspurig erstellt werden; alle andern Linien dürfen einspurig

gebaut werden. Folgende Vollendungstermine sind in Aussicht genommen: für die Linien von Biasca zum Langensee und von Lugano nach Chiasso drei Jahre nach Konstituierung der Gesellschaft; die andern Linien sollen vollendet und eröffnet werden auf den Zeitpunkt der Vollendung des grossen Tunnels, dessen Bauzeit auf neun Jahre angenommen ist. Die Schweiz wird dafür sorgen, dass durch einen Rheinübergang bei Basel die schweizerische Centralbahn mit dem Badischen Bahnnetz in Verbindung gesetzt wird. Italien wird auf dem linken Ufer des Langensees eine Eisenbahn erstellen, die Pino an der Grenze mit einer direkten Linie nach Genua verbindet. Die kontrahierenden Staaten verpflichten sich, ihr möglichstes zu tun, damit die zum Gotthardnetz führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigiert werden; insbesondere verpflichtet sich die Eidgenossenschaft, ihre Anstrengungen dahin eintreten zu lassen, den Bau eines Bahnstückes zu erwirken, das gestattet, den Umweg über die Station Altstetten zu vermeiden. Alle erstellten Linien sind so bald als möglich dem Betriebe zu übergeben. Fälle höherer Gewalt vorbehalten, soll der Betrieb der Gotthardbahn gegen jede Unterbrechung sichergestellt werden und in allen Teilen den Anforderungen entsprechen, die man an eine grosse internationale Linie zu stellen berechtigt ist. Die Schweiz behält sich vor, die erforderlichen Massregeln zur Aufrechterhaltung der Neutralität und zur Verteidigung des Landes zu treffen. Die vertragsschliessenden Parteien werden ihre Anstrengungen dahin eintreten lassen, so viel wie möglich in Berücksichtigung des gemeinsamen Interesses den Verkehr zwischen Deutschland und Italien zu erleichtern; zu diesem Zwecke werden sie eine möglichst regelmässige bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Wagen und Postgegenständen über die Gotthardbahn veranstalten. Die Gotthardbahn wird mit den Eisenbahnen der subventionierenden Staaten auf deren Verlangen einen direkten Verkehr für den Transit über den Gotthard einrichten. Die Züge sind so zu legen, dass sie so viel als möglich an die deutschen und italienischen Bahnen ohne Unterbrechung anschliessen. Im Sommer sind wenigstens drei, im Winter wenigstens zwei tägliche Personenzüge nach beiden

Richtungen auszuführen; diese Züge werden ohne Unterbrechung fahren und einer derselben soll ein Schnellzug sein.

Für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien werden die Maximaltransporttaxen festgesetzt wie folgt: Reisende: I. Klasse 50 Cts., II. Klasse 35 Cts. und III. Klasse 25 Cts. per Schweizerstunde; für Bahnstrecken mit einer Steigung von 15‰ und darüber wird eine Zuschlagstaxe von 50% bewilligt. Waren: Eilgüter: 45 Cts. per Tonne und Kilometer ohne jeden Zuschlag; gewöhnliche Fracht: für Rohstoffe, wie Kohlen, Koks, Erze, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz usw., sowie für Eisen- und rohe Eisenwaren in ganzen Wagenladungen höchstens 5 Cts. per Tonnenkm, nebst einer Zuschlagstaxe von 3 Cts. per Tonnenkm für Bahnstrecken mit Steigungen von 15‰ und darüber; für alle andern Waren höchstens 14½ Cts. per Tonnenkm oder 19½ Cts. für Bahnstrecken mit Steigungen von 15‰ und darüber. Eine Herabsetzung der Taxen hat einzutreten und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen, wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9% übersteigen. Die Gotthardbahn ist verpflichtet, für den Personen- und Gütertransport nach und durch Italien den Eisenbahnen der Subventionsstaaten mindestens dieselben Vorteile und Erleichterungen zuteil werden zu lassen, die sie andern Eisenbahnen ausserhalb der Schweiz, oder irgendwelchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, oder den schweizerischen Grenzstationen gewähren sollte. Sie darf in keine Kombination mit andern schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde. Insbesondere sollen die Tarifermässigungen, die die Gotthardbahn zur Belebung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung den Regierungen der Subventionsstatten zeitig mitgeteilt und auf deren Verlangen den konkurrierenden Bahnen und Bezirken auf den nämlichen Zeitpunkt zugestanden werden.

Die Eidgenossenschaft verpflichtet sich, die Vorschriften des Vertrages betreffend den Bau der Gotthardbahn vollziehen zu lassen; sie wird von der Gesellschaft eine angemessene Kaution für genügende Erfüllung ihrer Obliegenheiten verlangen. Der Bundesrat entscheidet über alle Fragen, die auf den Bau des

grossen Tunnels Bezug haben. Er wird den Subventionsstaaten periodische Berichte über den Gang und Stand der Arbeiten, sowie über die Betriebsergebnisse vorlegen. Die Subventionsstaaten sind berechtigt, an Ort und Stelle vom Stande der Arbeiten Kenntnis zu nehmen. Jährlich einmal wird die Verifikation der Arbeiten an den beiden grossen Tunneln des Gotthard und des Monte Cenere vorgenommen werden, der Delegierte der Subventionsstaaten beiwohnen werden. Allfällig mit dem Vertrag im Widerspruch stehende Vorschriften der kantonalen Konzessionen sind als aufgehoben anzusehen. Wenn ein schweizerischer Kanton auf irgend welche Weise die Erstellung oder den Betrieb der Gotthardbahn erschweren sollte, ist die Eidgenossenschaft berechtigt, massgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen. Streitigkeiten zivilrechtlicher Natur zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthardunternehmung sind durch das Bundesgericht zu regeln.

Falls die Konzession der Gotthardbahn auf eine andere Gesellschaft übertragen werden sollte, so ist für diese Übertragung die Genehmigung des Bundesrates einzuholen, der dafür zu sorgen hat, dass alle Bestimmungen des Vertrages vollständig in Kraft bleiben. Wenn später eine Fusion zwischen schweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn zustande käme, oder wenn von der Gotthardbahngesellschaft neue Linien erbaut werden sollten, so haben die Verpflichtungen, die der letztern obliegen, soweit sie auf den Betrieb Bezug haben, auf die erweiterte Unternehmung überzugehen.

Der für die Erstellung der Gotthardbahn nötige Subventionsbetrag wird auf 85 Millionen Franken festgesetzt. Ein Drittel der Subsidien ist in neun gleichen Annuitäten zu bezahlen, die andern zwei Drittel im Verhältnisse des Baufortschrittes des grossen Tunnels. Die Subventionsstaaten behalten sich einen Anspruch auf Beteiligung an den finanziellen Ergebnissen der Unternehmung nur für den Fall vor, dass die auf die Aktien zu verteilende Dividende 7 % übersteigen sollte; in diesem Falle ist die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnis ihrer Subsidien zu verteilen. Die Subsidien werden dem Bundesrat zu Handen der Gesellschaft zur

Verfügung gestellt. Die Subvention der Schweiz wird auf 20 Millionen festgesetzt, die Italiens auf 45 Millionen und die Deutschlands (laut Übereinkunft vom 28. Oktober 1871) auf 20 Millionen. Dieser Vertrag ist von der Schweiz am 27. Juli 1870, von Italien am 22. Oktober 1871 und vom Deutschen Reich am 28. Oktober 1871 genehmigt worden.

Da an die der Schweiz auffallende Subvention von 20 Millionen bis 1865 nur 15,050,000 Fr. fest zugesichert waren, welche Summe zufolge vereinbarter Änderungen 1889 auf 14,050,000 Fr. zurückgegangen war, berief der Bundesrat eine Konferenz der Gotthardvereinigung auf den 24. Januar 1870 nach Bern ein, um die Subventionsfrage zum Abschluss zu bringen. Das Resultat war, dass übernommen wurden:

	Franken
von den Kantonen:	
Zürich	1,500,000
Bern	1,000,000
Luzern	1,000,000
Uri	1,000,000
Schwyz	1,000,000
Obwalden	40,000
Nidwalden	20,000
Zug	250,000
Solothurn	300,000
Baselstadt	1,200,000
Baselland	150,000
Schaffhausen	150,000
Aargau	1,000,000
Thurgau	100,000
Tessin	3,000,000
von den Stadtgemeinden:	
Luzern	1,150,000
Bern	100,000
Zofingen	20,000
von der schweizerischen Centralbahn	3,510,000
von der schweizerischen Nordostbahn	3,510,000
Total	20,000,000

Nachdem die Subventionen gesichert waren, führten auch die Verhandlungen des Gotthardausschusses zur Bildung eines Konsortiums für Übernahme der weiter erforderlichen 102 Millionen und zwar von 34 Millionen in Aktien und von 68 Millionen in Obligationen im Oktober 1871 zum Abschluss. Die Operation war je zu einem Drittel von einer schweizerischen, einer deutschen und einer italienischen Finanzgruppe übernommen worden. Bei der schweizerischen Gruppe waren dic schweizerische Centralbahn und die schweizerische Nordostbahn mit je 9 Millionen (3 in Aktien und 6 in Obligationen) beteiligt. Der durch dieses Konsortium zu bildenden Gesellschaft wurden die von den Kantonen erteilten und von der Bundesversammlung genehmigten Konzessionen für die Gotthardbahn übertragen. Die Konzessionen der Kantone waren erteilt worden von: Tessin am 15. Mai, Luzern am 9. Juni, Zug am 23. Juni, Uri am 27. Juni und Schwyz am 30. Juni 1869, die Bundesgenehmigung war am 22. Oktober 1869 erfolgt. Die Statuten der Gotthardbahngesellschaft wurden von der Gotthardvereinigung am 23. Oktober 1871 festgestellt und mit Mehrheit Luzern als Sitz der Gesellschaft bezeichnet; eine Minderheit hatte für Zürich gestimmt. Die Genehmigung der Statuten durch den Bundesrat erfolgte am 3. November 1871, nachdem am 30. Oktober die Ratifikationsurkunden für den Staatsvertrag betreffend den Bau und Betrieb der Gotthardbahn ausgetauscht worden waren. Am 4. November 1871 trat die Gotthardvereinigung zur letzten Sitzung zusammen, um von der definitiven Gründung der Gesellschaft Akt zu nehmen. Die konstituierende Sitzung des Verwaltungsrates fand am 6. Dezember 1871 unter dem Vorsitz von Regierungsrat Zingg in Luzern statt. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde Nationalrat Feer-Herzog von Aarau ernannt, als Vizepräsident Oberst Stehlin von Basel; als Direktoren wurden gewählt Nationalrat Dr. Alfred Escher von Zürich, Präsident; Schultheiss J. Zingg von Luzern, Vizepräsident, und Regierungspräsident J. Weber in Bern.

IV. Das Eisenbahngesetz von 1872.

Die Verhandlungen über den Staatsvertrag betreffend die Gotthardbahn hatten dargetan, wie unrichtig es war, die Eisenbahnhoheit zum wesentlichen Teil den Kantonen zu belassen, während gerade das volkswirtschaftlich so wichtige Verkehrswesen eine Regelung nach einheitlichen Grundsätzen verlangte. Schon 1869 war daher der Bundesrat von der Bundesversammlung eingeladen worden zu berichten, in welcher Weise dem Bunde in bezug auf den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen weitere Befugnisse eingeräumt werden können.

Das Bedürfnis einer grundsätzlichen Änderung war nun dringend nachgewiesen. Der Staatsvertrag legte eine grössere Zahl von Kompetenzen, die laut der bestehenden Gesetzgebung den Kantonen zustanden, in die Hand des Bundes. Bei dessen Behandlung in der Bundesversammlung drang die Ansicht durch, dass es nicht angehe, ein doppeltes Eisenbahnrecht festzuhalten, dass bei der Revision der Eisenbahngesetzgebung vielmehr darauf Bedacht genommen werden müsse, die Kompetenzen des Bundes gleichmässig gegenüber sämtlichen Eisenbahnen zu erweitern. Beim Erlass des Bundesgesetzes von 1852 war vor der wichtigen Frage, ob der Bund oder die Privatindustrie die Bahnen zu bauen habe, das nicht weniger bedeutsame Verhältnis zwischen Bund und Kantonen fast ganz unbeachtet geblieben. Man glaubte sich vor der gefürchteten Tendenz des Bundes, das Eisenbahnwesen an sich zu ziehen, nicht besser schützen zu können, als durch Herabsetzung des Einflusses des Bundes im Eisenbahnwesen auf das denkbar geringste Mass. Dass das Gesetz von 1852 in der Ordnung des Verhältnisses zwischen Bund und Kantonen fehlgegriffen hatte, wurde nach den gemachten Erfahrungen allgemein zugegeben.

Die bestehenden Bahngesellschaften hatten durch das

Mittel von Ausschluss- und Vorzugsrechten, die die Kantone in der ersten Freude über das neue Verkehrsmittel ohne Bedenken einräumten, die möglichen Konkurrenzen ausgeschlossen und sich ein dauerndes Monopol gesichert. Nachdem sie sich einmal fest eingerichtet hatten, kamen sie in Streitigkeiten aller Art, sowohl unter sich selbst, als mit den Kantonsbehörden als den Vertretern öffentlicher Verkehrsbedürfnisse. Diese betrafen die Erstellung neuer Linien, die Anschlussverhältnisse, das Ineinandergreifen der Fahrpläne, die Einrichtung von Schnellzügen, die Tariffragen usw. Da die Netze der grössern Gesellschaften eine Mehrzahl von Kantonen umfassten, war der einzelne Kanton nicht imstande, seine Autorität geltend zu machen, und einer Verständigung unter den einzelnen Kantonen zu gemeinsamem Vorgehen boten in der Regel die verschiedenen Interessen grosse Schwierigkeiten. Da bei dieser Sachlage die Kantonalgewalt ohnmächtig war, die Bundeshoheit aber eingreifender Kompetenzen entbehrte, bildete sich nach und nach eine gewisse Souveränität der Eisenbahngesellschaften aus, die unter dem Vorgeben, dass die Verkehrs- und Eisenbahninteressen übereinstimmen, den Verkehr so ziemlich nach ihrem Gutdünken beherrschten.

Dieser Zustand erregte in der öffentlichen Meinung immer mehr Anstoss und der Ruf nach Abhilfe wurde immer dringender. Als Mittel wurde von der einen Seite wieder die Idee der Übernahme der Bahnen durch den Bund verfochten, von der andern mit den bekannten Gründen abgelehnt. Dagegen drang in immer grössern Kreisen die Ansicht durch, dass die Eisenbahngesellschaften in allen Beziehungen dem öffentlichen und bürgerlichen Recht des Landes gleich allen andern industriellen Gesellschaften zu unterwerfen und die Staatsaufsicht über sie in viel kräftigerer Weise zu organisieren sei. Da, gestützt auf diese öffentliche Meinung, auch einige Kantonsregierungen anfingen, ihre Hoheitsrechte wenigstens auf ihrem beschränkten Gebiete schärfer auszuüben, und namentlich bei Konzessionserteilungen die Gelegenheit benutzten, um möglichst viele Vorteile für die kantonalen Interessen zu erreichen, suchten nun auch die Eisenbahngesellschaften selbst den Schutz des Bundes nach und

verlangten, dass der Einfluss der Kantone im Eisenbahnwesen verschwinde.

Der Gesetzesentwurf des Bundesrates von 1871 hielt an dem Grundsatz fest, dass in einem Zusammenwirken von Bund und Kantonen die nationalen und die lokalen Interessen ihre richtigste Befriedigung fänden, dass dagegen in vielen Punkten das Verhältnis, in dem diese beiden Gewalten zu einander ständen, geändert werden müsse, indem das Entscheidungsrecht über alle grössern Bau- und Betriebsfragen in die Hand des Bundes gelegt werde. Bei der Neuordnung dieser Verhältnisse gingen die Bundesbehörden, entgegen den Forderungen der Bahngesellschaften, von der Ansicht aus, dass der Bund berechtigt sei, das bestehende Eisenbahnrecht frei umzugestalten, und dass er durch die erteilten Konzessionen, die nicht etwa zweiseitige Verträge, sondern einseitige Akte der Staatshoheit seien, in der freien Ausübung seines Gesetzgebungsrechtes in keiner Weise beschränkt werde. Die Bahnen hatten den Standpunkt eingenommen, dass nicht nur die Konzession ein unabänderlicher Privatvertrag sei, sondern dass auch das Eisenbahngesetz von 1852 einen Bestandteil dieses Vertrages bilde und daher vom Staate nur mit Zustimmung des Konzessionsinhabers abgeändert werden dürfe. Eine Entschädigungspflicht wegen allfälliger Eingriffe in die gewährte Konzession wurde vom Bunde nur in der dreifachen Beschränkung anerkannt, dass ein wirkliches Privatrecht verletzt werde, dass ein Schaden nachgewiesen sei und dass die Staatsbehörden nicht innerhalb der anerkannten Grenzen ihrer Kompetenzen gehandelt hätten; Forderung auf Schadenersatz wegen Beeinträchtigung konzessionsgemässer Rechte seien sodann vor dem ordentlichen Richter des Landes anzubringen und zu entscheiden, und es müsse notwendig mit der Übung gebrochen werden, Streitpunkte zwischen Staat und Gesellschaft schiedsgerichtlich auszutragen.

Die Bundesversammlung schloss sich mit grosser Mehrheit der Auffassung des Bundesrates an und es wurde am 23. Dezember 1872 das heute noch geltende Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen

auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erlassen.

Während bisher der Bund bloss das Recht der Genehmigung der von den Kantonen ausgehenden Konzessionen hatte und das Recht der Nichtgenehmigung auf den Entscheid der Frage beschränkt war, ob durch die Erstellung der betreffenden Eisenbahn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt würden, wurde nun die Konzessionserteilung einheitlich dem Bunde übertragen und den beteiligten Kantonen nur das Recht gewahrt, bei den vorbereitenden Verhandlungen mitzuwirken und nicht berücksichtigte Einwendungen und Begehren bei der Bundesversammlung geltend zu machen. Diese ist aber berechtigt, eine Konzession auch dann zu erteilen, wenn gegen sie von einem Kanton Einsprache erhoben wird; nur bleibt in diesem Falle dem betreffenden Kantone das Recht gewahrt, den Bau und Betrieb der Linie auf dem eigenen Kantonsgebiete selbst zu übernehmen. Dem Bunde wird im allgemeinen zur Pflicht gemacht, die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren und insbesondere die Bestrebungen im Osten, im Zentrum und im Westen der schweizerischen Alpen, die Verkehrsverbindungen der Schweiz mit Italien und dem mittelländischen Meere zu verbessern, möglichst zu fördern und dabei namentlich keine Ausschlussbestimmungen gegenüber der einen oder andern dieser Bestrebungen eintreten zu lassen.

Das Gesetz enthält sodann ausführliche Bestimmungen über den Inhalt der Konzessionen und die Rechtsstellung der Konzessionäre. Von grundsätzlicher Bedeutung ist das Verbot der Ausschluss- und Vorzugsrechte; bezüglich solcher von den Kantonen in den bisherigen Konzessionen bereits zugestandener Rechte bleibt der Bund in der Rechtslage, die er sich bei Genehmigung der betreffenden Konzessionen gewahrt hat. Soweit die staatshoheitlichen Rechte von den Kantonen an den Bund übergehen, sind die Bestimmungen des neuen Gesetzes auch für die bisher von den Kantonen erteilten Konzessionen massgebend. Das Recht der Genehmigung der Statuten der Bahngesellschaften steht dem Bunde zu und es ist nur die Ansicht

der Kantonsregierungen hierüber einzuholen. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Bundes darf weder eine Konzession in ihrer Gesamtheit, noch dürfen einzelne in ihr enthaltene Rechte und Pflichten in irgend welcher Form an einen Dritten übertragen werden; auch bezüglich solcher Übertragungen sind die beteiligten Kantonsregierungen anzuhören.

Es folgen Vorschriften über den Baubeginn, die Leistung eines genügenden finanziellen Ausweises, über gehörige Fortführung der Bauarbeiten, die Vollendungsfristen, die Planvorlagen und deren Genehmigung nach Anhörung der Kantonsregierungen, den Ausbau der ersten Anlagen im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes, der Verkehrsbedürfnisse oder der Landesverteidigung, die Kreuzung der Bahn durch Strassen, Wege, Wasser- und Gasleitungen, Transmissionen usw., die Vorkehren zur Sicherung des Strassenverkehres während des Bahnbaues und dergl. Sodann werden die Beziehungen der Bahnen zur Post- und Telegraphenverwaltung, sowie zur Militärverwaltung geordnet und die Konzessionsgebühr für den regelmässigen periodischen Personentransport im Sinne einer Erhöhung der bisherigen Gebühren neu festgesetzt. Die Bahngesellschaften werden endlich verpflichtet, ihre Jahresberichte und Jahresrechnungen, sowie das für Erstellung einer einheitlichen Eisenbahnstatistik erforderliche Material dem Bundesrate einzureichen.

Wenn eine Bahngesellschaft während des Bahnbaues die ihr vom Bunde gestellten Baufristen nicht einhält und die Bundesversammlung deren Erstreckung verweigert, so wird die vorhandene Anlage für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert. Falls nach der Betriebseröffnung eine Gesellschaft die Verpflichtungen, die ihr laut Konzession und Gesetz obliegen, nicht erfüllt und einer Aufforderung des Bundesrates nicht nachkommt, so hat der Bundesrat bei der Bundesversammlung die Ansetzung einer letzten Frist zu beantragen und kann inzwischen zur Forterhaltung des Bahnbetriebes und zur Sicherung anderer beteiligter Interessen die nötigen Massnahmen treffen. Bleibt auch die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg, so erklärt diese die Konzession als verwirkt und

es wird alsdann die Bahn für Rechnung der Gesellschaft versteigert. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Art, die Bahnen zur Beachtung bestehender Gesetze und Konzessionen anzuhalten, wenig Erfolg haben konnte; das Verfahren ist einerseits zu schleppend, um die in Eisenbahnsachen erforderliche rasche Wirkung zu sichern, andererseits sind die angedrohten Straffolgen zu gross, um in unerheblichern Fällen des Ungehorsams angewendet zu werden.

Das Gesetz enthält in einem weiteren Abschnitt eingehende Bestimmungen über die Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes, insbesondere über die Einheit in technischer Beziehung, die Einrichtung des Wagenmaterials, die Betriebsführung nach einheitlichen Grundsätzen, die Erhaltung der Bahnanlagen und des Bahnmaterials in betriebssicherem Zustand, die Ausrüstung der Bahnen mit ausreichendem Betriebsmaterial, die Handhabung der Bahnpolizei, die Genehmigung der Fahrpläne. Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen, anderen schweizerischen Bahnunternehmungen den technischen und Betriebsanschluss in schicklicher Weise ohne Zuschlagstaxen oder Reexpeditionsgebühren und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs zu gestatten, wird ausdrücklich auf die Einräumung der Mitbenutzung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation ausgedehnt. Dem Bunde wird eine eingehende Kontrolle über das Tarifwesen eingeräumt und es werden einige leitende Grundsätze für gleichmässige Behandlung aller Transportgeber innerhalb der Schranken der konzessionsgemässen Taxen aufgestellt. Alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften werden der Entscheidung des Bundesgerichts unterstellt und damit die in den Konzessionen vorbehaltenen Schiedsgerichte aufgehoben.

Die Tendenz des Gesetzes wurde in der von Bundesrat Dubs verfassten Botschaft des Bundesrates mit folgenden Worten klar gestellt: „In höherm Masse (als gegenüber den Kantonen) vermehren sich die Kompetenzen des Bundes gegenüber den Eisenbahngesellschaften. Die Kantone verlieren aber dabei nichts, sondern es wird lediglich die gelegentlich berührte Souveränität

der Eisenbahngesellschaften beseitigt und das allgemeine Landesrecht auch ihnen gegenüber zur Geltung gebracht. Dagegen wird sorgfältig vermieden, den ökonomischen Interessen dieser Unternehmungen zu nahe zu treten. Die Schweiz bedarf für den Ausbau ihres Eisenbahnnetzes noch in hohem Masse des Kredites und dieser beansprucht vor allem Achtung der erworbenen Rechte. Ein willkürliches Eingreifen in diese Verhältnisse würde nicht sowohl die bestehenden Unternehmungen berühren, sondern in viel höherem Masse die zukünftigen. Gerechtigkeit ist auch in dieser Beziehung die beste Politik. Wir machen uns keine Illusionen darüber, dass mit diesem Gesetze sich weder alle vorhandenen Beschwerden erledigen, noch alle gehegten Wünsche verwirklichen werden. Von unsern Eisenbahnen krankt ein Teil an ökonomischen Leiden, die sich mit den besten Gesetzen nicht heilen lassen. Indes hat sich auch darin in den letzten Jahren viel gebessert und der wachsende Verkehr hilft einen Teil der Wunden heilen, während ein anderer vernarbt ist. Sind einmal die internationalen Anschlüsse, welche uns leider nach mehreren Seiten immer noch fehlen, erstellt, so darf unseres Erachtens das schweizerische Eisenbahnwesen einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen sehen. Inzwischen wird man mit den ökonomisch schwächeren Gesellschaften etwas Geduld haben müssen und dies wohl mit allgemeiner Zustimmung gerne tun, sobald man nur den guten Willen sieht. Die bisherigen Zustände im Eisenbahnwesen haben bewiesen, dass die Kantonalgewalt für sich allein nicht die nötige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums vollkräftig zu wahren. Ob die Bundesgewalt in Verbindung mit der Kantonsgewalt diese Aufgabe besser erfüllen kann und wird, muss erst die Zukunft lehren. Gelingt der Versuch, so wird die Schweiz das ihren Institutionen sonst konforme System der Überlassung auch dieser wichtigen Industrie an die Privattätigkeit aller Wahrscheinlichkeit nach festhalten. Misslingt dagegen der Versuch, so wird ein nächstes Gesetz in dem einzigen Artikel bestehen: *Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.*

V. Die Entwicklung bis Ende 1885.

Sobald sichere Aussicht auf Verwirklichung einer Alpenbahn vorhanden war, wurden alle in der Schweiz vorhandenen Bestrebungen nach verbesserten Eisenbahnverbindungen neu belebt. Wenn vielen dieser Projekte anfänglich noch die Schranken der kantonalen Ausschluss- und Prioritätsrechte entgegengestanden waren, fielen diese Hindernisse mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes. Die bestehenden Bahngesellschaften, die vorerst auftauchende Konkurrenzprojekte zu unterdrücken versuchten, bemühten sich später, durch deren ganze oder teilweise Übernahme sich das tatsächliche Verkehrsmonopol zu sichern. Der Wettlauf um Konzessionen ist nun das Merkmal der Entwicklung; konkurrierende Hauptbahnen sollen ins Leben gerufen werden, um den Landesgegenden zu Eisenbahnen zu verhelfen, die bisher auf der Seite gelassen wurden.

1. Hauptbahnen.

Der Gedanke einer durchgehenden Konkurrenzlinie von Ost nach West gegenüber den bestehenden Hauptbahnen wurde neuerdings aufgenommen unter Führung von Nationalrat Sulzer und Nationalrat Ziegler in Winterthur, Regierungsrat Labhardt in Frauenfeld, Oberst Künzli, Regierungsrat Straub, Regierungsrat Karrer und Fürsprech Bürli im Aargau. An Stelle eines Zweiliniensystems Bern—Zürich trat das weiter ausgreifende Projekt einer zweiten Bahnverbindung zwischen dem Genfersee und dem Bodensee, einer Bahn von Lausanne bis Kreuzlingen (—Konstanz), das in Zusammenfassung verschiedener Einzelprojekte als schweizerische Nationalbahn bezeichnet wurde. Unter dieser Firma wurde am 5. April 1875 eine Gesellschaft gebildet, welche die Linien Winterthur—Singen—Kreuzlingen und Winterthur—Zofingen

in sich vereinigte. Die Kantone Zürich und Thurgau, die Stadtgemeinden Winterthur, Baden, Mellingen, Lenzburg, Zofingen und viele andere hatten sich mit grossen Beträgen bei der Aktienzeichnung beteiligt. Ursprünglich war beabsichtigt, die Konkurrenzlinie vom Bodensee mit Umgehung von Zürich über Winterthur, Baden und Lenzburg nach Aarau zu führen, von da auf dem linken Aareufer nach Olten, durch das Gäu nach Solothurn, sodann nach Lyss und über Payerne an den Genfersee, verbunden mit einer Transversallinie von Yverdon nach Freiburg. Es entbrannte ein wilder Eisenbahnkampf, bei dem neben wirtschaftlichen Interessen auch politische Rücksichten, die Tendenz, den politischen Einfluss führender Staatsmänner zu brechen, die an der Spitze der alten Bahnen standen, eine grosse Rolle spielten. Die bestehenden Hauptbahnen verteidigten ihre Interessen nach Möglichkeit und sicherten sich durch geschickte Aufnahme gewisser lokaler Eisenbahnbestrebungen die Unterstützung einzelner Kantone; diesen Anstrengungen gelang es, die Konkurrenzlinie auf ein ungünstigeres Tracé abzudrängen und die notwendigen Verbindungsglieder von ihr abzutrennen.

Der erste und wichtigste Schritt bei diesen Verteidigungsmassnahmen war die Übernahme des Baues der Linie Olten—Solothurn—Lyss (G ä u b a h n) durch die schweizerische Centralbahn mit Vertrag vom 16./18. Februar 1872; als Gegenleistung wurde ihr allerdings die Erstellung einer Bahn durch den Jura von Liestal nach Solothurn (Wasserfallenbahn) und einer Linie von Solothurn nach Schönbühl überbunden. Der Kanton Solothurn, in dem Landammann Vigier und Ingenieur Dietler an der Spitze der Eisenbahnbestrebungen standen, war um so eher veranlasst, dieser Lösung beizustimmen, nachdem eine Weiterführung der Nationalbahn über Aarau nach Olten dahingefallen war, da Aarau und ein grosser Teil des Kantons Aargau zufolge des Abschlusses des S ü d b a h n v e r t r a g e s vom 25. Februar 1872 für den Interessenkreis der Centralbahn und der Nordostbahn gewonnen wurde. Längere Zeit war streitig, ob eine nähere Verbindung vom Norden nach dem Gotthard durch den Aargau von einer besondern Gesell-

schaft oder von den bestehenden Bahngesellschaften ausgeführt werden solle, ferner, ob als Verbindungslinie das Tracé Brugg—Bremgarten—Affoltern (Reusstalbahn), Wildegg—Lenzburg—Wohlen—Bremgarten—Affoltern oder (Aarau—)Rupperswil—Lenzburg—Wohlen—Muri—Rothkreuz mit Abzweigung von Wohlen nach Brugg (Aargauische Südbahn) zu wählen sei. Schon durch Vertrag vom 14. Februar 1870 war der Bau der Bötzbergbahn (Basel)—Pratteln—Rheinfelden—Brugg durch die Centralbahn und die Nordostbahn gemeinsam übernommen worden (Betriebseröffnung am 2. August 1875), deren Ausführung durch ein Initiativkomitee vorbereitet war, dem Nationalrat Münch in Rheinfelden, Urban Kym in Möhlin, Staatsanwalt Dr. Fahrländer von Laufenburg und Fürsprech Haller in Brugg angehörten. Da die grössere Summe kantonaler Interessen für die Aargauische Südbahn sprach, welche das Freiamt in seiner ganzen Längenrichtung durchzog und eine Verbindung von Wohlen sowohl über Lenzburg nach Aarau als nach Brugg herstellte, siegte diese über das kürzere Tracé der Reusstalbahn und über die Querlinie Wildegg—Bremgarten—Affoltern. Der Kanton Aargau war in seiner grossen Mehrheit befriedigt, nachdem ihm zudem der Bau einer Bahn von Koblenz über Laufenburg nach Stein, die Unterstützung mehrerer aargauischer Nebenlinien, der Suhrentalbahn, der Wynentalbahn und der Seetalbahn, diese drei später vereinigt in das Projekt einer aargauischen Westbahnunternehmung laut Vertrag vom 15. November 1872, einer Bahn von Bötzenegg nach Rupperswil zur direkten Verbindung der Bötzbergbahn mit Aarau, und der Linie Wohlen-Bremgarten durch die Übereinkunft vom 25. Februar 1872 betreffend die Ausführung der Aargauischen Südbahn zugesichert worden war. Für die Aargauische Südbahn waren namentlich tätig Fürsprech Tanner, Ingenieur Ol. Zschokke, Fürsprech Haberstich und Oberst Rothpletz in Aarau, Gerichtspräsident Dr. Käppeli in Muri und Nationalrat Suter auf Horben, für Wildegg—Wohlen—Bremgarten—Affoltern Fürsprech Hans Weber in Lenzburg und für die Reusstalbahn Fürsprech Placid Weissenbach in Bremgarten,

für die Westbahn Haberstich, Regierungsrat Fischer von Reinach und Pfarrer Zschokke in Gontenschwil.

Die Nationalbahn suchte nun die Verbindung mit der Westschweiz von Lenzburg über Zofingen durch den Kanton Bern nach Lyss zu erreichen. Am 17. Juli 1875 waren die Linien der Ostsektion Konstanz—Etzwilen, Kreuzlingen—Emmishofen und Singen — Winterthur dem Betriebe übergeben worden, ebenso von der Westsektion am 6. September 1877 Baden—Lenzburg—Zofingen und Suhr—Aarau und am 15. Oktober 1877 Winterthur—Effretikon—Otelfingen—Baden. Die Gesellschaft konnte aber ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen, die für die Ausführung der Westsektion bestimmten Gelder waren zum Teil für die Vollendung der Ostsektion verwendet worden und die Beschaffung weiterer Mittel war unmöglich, da die Mithilfe der interessierten Stadtgemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen schon über Gebühr in Anspruch genommen war. Einsprachen der Minderheiten der aargauischen Gemeinden gegen die Beteiligungsbeschlüsse waren von der Regierung nicht geschützt worden; der Einfluss der populären Förderer der Nationalbahn war zu mächtig gewesen. Der Konkurs über die Nationalbahn brach aus und bei der Liquidationssteigerung gingen ihre beiden Sektionen am 1. Juni 1880 und 1. Oktober 1880 in das Eigentum der Nordostbahn über. Um die schwer geschädigten Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen vor dem Zusammenbruch zu retten, der ihnen durch Geltendmachung der von ihnen übernommenen Garantie für eine Obligationenschuld von neun Millionen drohte, musste der Bund helfend eintreten. Da die Garantie eine solidarische war, hatte Winterthur an Kapital und Zinsen rund sechs Millionen getilgt, die aargauischen Gemeinden erklärten sich ausser stand, die noch fehlenden sechs Millionen zu bezahlen. Auf Gesuch der Regierungen der Kantone Zürich und Aargau gewährte die Bundesversammlung mit Beschluss vom 20. Dezember 1883 den genannten Kantonen zur Ermöglichung der Liquidation des auf 1. Mai 1884 6,310,236 Franken betragenden Restes der Nationalbahnschuld ein Darleihen von 2,400,000 Fr., zu verzinsen mit 2½% und zu tilgen

mit 1% im Jahr; mit Beschluss vom 15. Januar 1884 verfügte der Bundesrat, dass an diese 2,400,000 Fr. ein Drittel von der politischen Gemeinde Winterthur und zwei Drittel von den Einwohnergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen zu übernehmen seien. Später ersuchte die Regierung des Kantons Aargau mit Eingabe vom 17. Februar 1893 um gänzliche Entlastung der aargauischen Gemeinden vom Reste der Garantieschuld, änderte jedoch mit Eingabe vom 23. Oktober 1896 das Gesuch auf Herabsetzung des Zinsfusses von 2½ auf 1½%, mit Hinweis auf das seitherige Sinken des normalen Zinsfusses. Im Zusammenhange mit dem Rückkauf der Nordostbahn wurde am 9. Dezember 1901 das Gesuch um gänzlichen Nachlass der Restschuld wieder aufgenommen, von der Bundesversammlung jedoch, nachdem der Bundesrat mit Bericht vom 29. April 1902 und einem Ergänzungsbericht vom 17. Mai 1904 Ablehnung des Gesuches beantragt hatte, laut Beschluss vom 20. Dezember 1904 nur eine Zinsreduktion um 1% zugestanden.

Um einerseits die Konkurrenz anderer Bahnlinien auszuschliessen und sich den eisenbahnpolitischen Einfluss in den verschiedenen Kantonen zu wahren, und um anderseits alle wichtigen Zufahrtslinien zur Gotthardbahn in ihre Hand zu bringen, hatten sich die Centralbahn und die Nordostbahn entschlossen, eine grosse Zahl neuer Bahnlinien selbst auszuführen. Ausser den bereits erwähnten Gemeinschaftsbahnen Bötzbergbahn, Aargauische Südbahn und Koblenz-Stein und der Beteiligung an den oben genannten aargauischen Nebenlinien hatte die Schweizerische Centralbahn die Konzession verlangt für die Gäubahn von Olten nach Solothurn und ihre Fortsetzung bis Lyss, für die Wasserfallenbahn zu direkter Verbindung von Basel über Liestal mit Solothurn und deren Fortsetzung von Solothurn nach Schönbühl und für eine Abkürzungslinie von Langenthal nach Wauwyl an der Linie Olten—Luzern, letzteres als Schachzug gegen eine von Nationalrat Bützberger in Langenthal und Oberst von Sonnenberg in Luzern befürwortete Jura-Gotthardbahn (von Delsberg über die Klus, Langenthal, Huttwil, Luzern und das linke Ufer des Vierwaldstättersees nach Altorf). Sie hatte sich ferner ver-

pflichtet, eine Lokalbahn von Liestal nach Waldenburg zu bauen und an einer solchen von Sissach nach Gelterkinden sich mit einem Drittel der Baukosten zu beteiligen. Zur Deckung der bedeutenden Kapitalaufwendungen für den Bau der genannten neuen Linien und für den Ausbau des alten Netzes auf Doppelspur sowie für Bahnhoferweiterungen erhöhte die Centralbahn im Jahre 1873 ihr Aktienkapital von 37,5 auf 50 Millionen und nahm gemeinsam mit der Nordostbahn ein Anleihen von 30 Millionen auf. Die weiter erforderliche Geldbeschaffung stiess aber auf Schwierigkeiten, nachdem infolge einer tief eingreifenden Geschäftskrisis nicht nur der allgemeine Stand des Geldmarktes sich verschlimmerte, sondern bei den Eisenbahnen noch ein erheblicher Rückgang der Einnahmen eintrat ohne entsprechende Verminderung der Betriebsausgaben. Das Optionsrecht für weitere 20 Millionen des mit der Nordostbahn gemeinsam aufgenommenen Anleihens war 1873 von der vermittelnden Bankgruppe nur für zehn Millionen ausgeübt worden. Unter sehr lästigen Bedingungen gelang es der Centralbahn im April 1876, von Pariser Banken unter Leitung des Comptoir d'Escompte ein Anleihen von 21 Millionen zu erhalten, womit laut Programm der Geldbedarf bis 1881 gedeckt sein sollte. Zur Überwachung der vertragsgemässen Verwendung der Mittel wurde ein besonderes Komitee eingesetzt; für eine Obligation von 500 Fr. wurden nur Fr. 366. 25 ausbezahlt. Diese finanzielle Hilfe war nur erhältlich gegen wesentliche Einschränkung des Bauprogramms. Der Bau der Wasserfallenbahn und der Linie Langenthal—Wauwyl, an welche bereits 3,5 Millionen verausgabt worden waren, wurde eingestellt, die Dividendenzahlung wurde sistiert und die Reinerträge von 2½ Jahren zur Abschreibung der Baukosten der aufgegebenen Linien verwendet. Für das Fallenlassen der Bauverpflichtungen wurden mit den interessierten Landesgegenden Vereinbarungen abgeschlossen, die gegen mässige Entschädigungen den Verzicht aussprachen. Der wichtigste Vergleich war der Vertrag mit der Regierung des Kantons Solothurn als Rechtsnachfolgerin des Gäubahnkomitees vom 26./27. Mai 1878, welcher die Vollendung der Gäubahn sicher stellte, dagegen die Wasserfallenbahn und

Solothurn—Schönbühl preisgab. Für die Bauausführung der Linie Koblenz—Stein, die gemeinsam mit der Norostbahn zu erstellen war, wurde eine Verschiebung bis 1885 bewilligt und die Erstellung der Waldenburgerbahn einer besondern Unternehmung überlassen. Unter der vorsichtigen Leitung des neuen Präsidenten des Direktoriums, Dr. J. J. Vischer von Basel, wurde die Konsolidierung der Gesellschaft rasch durchgeführt, und neuer Geldbedarf für Verbesserung des Bahnnetzes konnte nach und nach zu annehmbaren Bedingungen gedeckt werden.

Von den geplanten neuen Linien wurden unter der Bauleitung des Oberingenieurs von Würthenau nun ausgeführt und dem Betriebe übergeben: Olten—Neu-Solothurn—Busswil und Neu-Solothurn—Biberist am 4. Dezember 1876,

und gemeinsam mit der Nordostbahn

1. die Bötzbergbahn: Pratteln—Brugg am 2. August 1875;
2. die Aargauische Südbahn: Rupperswil—Wohlen am 23. Juni 1874, Wohlen—Muri am 1. Juni 1875, Muri—Rothkreuz am 1. Dezember 1881 und Rothkreuz—Immensee am 1. Juni 1882;

ferner gemeinsam mit der Nordostbahn und der Einwohnergemeinde Bremgarten:

Wohlen—Bremgarten am 1. September 1876.

In Verbindung mit den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, die sich zu einem Drittel an der Verzinsung des Anlagekapitals und am Betriebsergebnis beteiligten, hat die Centralbahn die Verbindungslinie über den Rhein zwischen den Bahnhöfen in Gross- und Kleinbasel erstellt, deren Betrieb am 3. November 1873 eröffnet wurde. Durch Bundesbeschluss vom 17. Juni 1873 ist der Centralbahn die Konzession für die Verbindungslinie von der französischen Grenze bei St. Ludwig bis zum Centralbahnhof übertragen worden (alte Elsässerlinie), in Genehmigung des Abtretungsaktes des Verwaltungsrates der französischen Ostbahn vom 25. November 1872 und ihrer Generalversammlung vom 30. April 1873. Am 28. Oktober 1872 war die Salinenbahn Pratteln-Schweizerhalle dem Betriebe übergeben worden.

Noch schwerer waren die Lasten, die zur Abwehr der Konkurrenz die Schweizerische Nordostbahn unter Führung von Dr. Alfred Escher und Direktor Stoll, sodann von Peyer-Imhof und Dr. Eugen Escher auf sich genommen hatte. Neben den Gemeinschaftslinien mit der Centralbahn verpflichtete sie sich durch Verträge mit Kantonsregierungen und dem Gründungskomitee aus der beteiligten Landesgegend zum Bau der Linie Winterthur—Koblenz (Übereinkunft von 1871), der linksufrigen Zürichseebahn Zürich—Weesen mit Abzweigung von Thalwil nach Zug (Vertrag vom 4. Juli 1872) und Verlängerung von Ziegelbrücke bis Glarus (Vertrag vom 29./30. August 1873), Bülach—Schaffhausen (Vertrag vom 7. Mai 1873), Dielsdorf—Niederweningen und Niederglatt—Baden (Vertrag vom 2. August 1872), Etzwilen—Schaffhausen (Vereinbarung vom 15. Februar 1873), Glarus—Lintthal (Vertrag vom 29./30. August 1873), rechtsufrige Zürichseebahn (Vertrag vom 5. Juni 1873). Sie übernahm ferner erhebliche Beteiligungen an den Linien Effretikon—Wetzikon—Hinwil (Beschluss vom 29. Mai 1873), und Sulgen—Bischofszell—Gossau (Vertrag vom 11. April 1874). Die Linie Ziegelbrücke—Glarus war der Nordostbahn gegenüber dem Wettbewerb der Vereinigten Schweizerbahnen übertragen worden, unter wesentlicher Mithilfe des Landammann Dr. Joachim Heer, späterer Bundesrat. Die Gesamtlänge der projektierten neuen Linien betrug 346 km gegenüber einem Stammnetz von 213 km, deren Baukosten laut Voranschlag rund 120 Millionen gegenüber dem Anlagekapital der alten Linien von rund 76 Millionen.

Von diesen Linien waren bis 1876 nur in Betrieb gesetzt: die Bötzbergbahn, ein Teil der Aargauischen Südbahn, die linksufrige Zürichseebahn, Winterthur—Koblenz und die Lokalbahnen Sulgen—Gossau und Effretikon—Hinwil, wozu 1877 noch Niederglatt—Wettingen kam. Für die Erstellung der andern zugesagten Bahnen fehlten die Mittel, deren Aufbringung die ausgebrochene Finanzkrisis unmöglich machte. An die ursprünglich auf 82,650,000 Fr. veranschlagten Baukosten hatten die beteiligten Landesgegenden nur 19,620,000 Fr. in der Form niedrig verzinslicher Anleihen auf kürzere Frist beizutragen.

Die Kostenvoranschläge erzeigten sich zudem als ungenügend, die neuen Linien und die Verkehrszunahme erforderten bedeutende Erweiterungen auf dem Stammnetze und eine erhebliche Vermehrung des Rollmaterials; die Ausgaben für die noch verbleibenden Bauverpflichtungen wurden auf 71 Millionen geschätzt; diese Summe war nicht erhältlich. Nur zu schweren Bedingungen waren die zur Deckung der dringendsten Bedürfnisse erforderlichen Mittel aufzubringen, nachdem fatalerweise 1872/73 die Erhöhung des Aktienkapitals um nur zehn Millionen und des Obligationenkapitals um nur sechs Millionen war vorgenommen worden. Von der Deutschen Finanz war ausser dem oben genannten Gemeinschaftsanleihen mit der Centralbahn keine Unterstützung zu erhalten. Verhandlungen mit der Pariser Gruppe des Comptoir d'Escompte veranlassten eine Begutachtung der Situation der Nordostbahn (wie auch der Centralbahn) durch Ingenieur Coutin von der französischen Westbahn. Laut Vertrag vom 12. April 1876 sollte die Nordostbahn ein Anleihen von 42 Millionen zur Ausführung eines beschränkten Bauprogrammes erhalten, allerdings zu einem ungünstigen Kurse und mit Einsetzung eines Aufsichtskomitee der französischen Banken. Dieser Vertrag konnte nicht vollzogen werden, da das französische Ministerium die Zustimmung zur Emission der Obligationen verweigerte mit dem Hinweis auf die nicht durchgeführte Erhöhung des Aktienkapitals auf 50 Millionen. Eine schweizerische Bankgruppe sollte die Ausgabe der fehlenden 11 Millionen in Prioritätsaktien sichern. Die Verhandlungen mit der Pariser Bankgruppe über Begebung von nunmehr 50 Millionen Obligationen wurden wieder eröffnet, scheiterten aber an der Finanzkrisis, die bei der Nordostbahn zufolge des ungünstigen Rechnungsabschlusses für das Jahr 1876 ausbrach, der die Auszahlung von nur 3% Dividende ermöglichte. Erst im Frühjahr 1878 konnte nach mühevollen Verhandlungen die Rekonstruktion der Nordostbahn durchgeführt und die vorgesehene Statutenrevision beendigt werden. Präsident der Direktion an Stelle des zurückgetretenen Peyer-Imhof wurde Kantonalbankpräsident Studer; Dr. Eugen Escher verblieb als Vizepräsident in der Direktion, der als neues

Mitglied Ständerat E. Russenberger von Schaffhausen beitrat, und im Frühjahr 1879 Centralbahndirektor Sailer von St. Gallen. Einschneidende Sparmassnahmen wurden getroffen, bei deren Durchführung insbesondere der vom französischen Bankkonsortium empfohlene Sachverständige, Ingenieur Jules Coutin, als Delegierter der Direktion für den Betrieb 1877/1879 tätig war.

Über die Krisis, die über die schweizerischen Bahnen hereingebrochen war, gibt nachstehende Zusammenstellung der an die Aktionäre bezahlten Dividenden Aufschluss:

Jahr	Jura-Simplon	Nordostbahn	Centralbahn	Vereinigte Schweizerbahnen
	%	%	%	%
1870	1,29	7,00	6,80	—
1871	2,46	9,00	9,00	1,09
1872	1,97	8,00	9,00	2,17
1873	1,84	8,00	9,00	0,87
1874	0,67	8,00	8,00	0,86
1875	0,71	8,00	5,00	1,39
1876	1,19	3,10	4,50	0,86
1877	0,64	—	2,00	0,69
1878	0,55	—	—	0,86
1879	0,56	—	—	1,09
1880	0,79	1,20	3,20	1,31
1881	0,79	1,25	3,60	1,53
1882	1,01	1,25	4,00	1,53

Unterstützt von den Regierungen der Kantone Schaffhausen, Aargau und Thurgau hatte die Nordostbahn mit Eingabe vom 2. März 1877 den Bundesrat um Vermittlung zur Verminderung ihrer Bauverpflichtungen ersucht. Die Verhandlungen führten zu dem Ergebnis, dass die Bauverpflichtungen zwar aufrecht erhalten blieben, für den Beginn der Bauarbeiten aber Frist bis Ende 1885 in der Meinung gewährt wurde, dass alsdann der Bundesrat zu entscheiden habe, ob die Nordostbahn zu deren Wiederaufnahme genügend erstarkt sei. Die getroffenen Vereinbarungen wurden von der Bundesversammlung am 14. Februar 1878 bestätigt und die Baufrist für Thalwil—Zug,

Etzwilen—Schaffhausen, Bülach—Schaffhausen, Koblenz—Stein, die rechtsufrige Zürichseebahn und Dielsdorf—Niederweningen (sog. Moratoriumslinien) um acht Jahre erstreckt, für Glarus—Linthal gemäss besonderer Vereinbarung mit der Standeskommission Glarus vom 2. Juni 1877 die Bauvollendung auf den 1. Mai 1879 bestimmt. Mit diesen Vereinbarungen war die Grundlage für die finanzielle Rekonstruktion der Nordostbahn gegeben. Die zu deren Durchführung gegründete Bank der schweizerischen Eisenbahnen in Zürich vermittelte ein Anleihen von 160 Millionen. Möglichste Sparsamkeit im Betrieb wurde aufrechterhalten und die Reinerträgnisse bis 1880 zu Abschreibungen und Rücklagen verwendet. Gegen eine Dividendenauszahlung für 1880 hatten das Komitee der rechtsufrigen Zürichseebahn und die beteiligten Kantonsregierungen Einsprache erhoben; die Dividendenbeträge für 1880 bis 1883 mussten gutgeschrieben werden und konnten erst bei einer spätern Aktienemission ausbezahlt werden. Dagegen wurde die Dividendenauszahlung für 1884 durch gerichtliches Urteil gestattet; für 1885 blieb sie unbestritten, für 1886 wurde aber vom Bundesrate mit Beschluss vom 6. Juni 1887 neuerdings Einstellung angeordnet, nachdem die Vergleichsverhandlungen über die Wiederaufnahme der Bauten für die Moratoriumslinien resultatlos geblieben waren. Ein Bericht der Nordostbahn an den Bundesrat über die finanzielle Wirkung des Baues und Betriebes dieser Linien vom 25. November 1885 war einer Expertenkommission zur Prüfung überwiesen worden; diese schätzte die zufolge des Baues der Moratoriumslinien jährlich zu erwartende Einnahmenverminderung auf 1,800,000 Fr. Der Bundesrat suchte die Moratoriumsfrage durch den Rückkauf der Nordostbahn zu erledigen; diese Verhandlungen führten aber zu keiner Einigung, worüber später berichtet wird. Dagegen gelang es der Nordostbahn, durch eine sorgsame Verwaltung den Kredit der Gesellschaft neu zu begründen; im Mai 1887 konnten die bestehenden Anleihen von rund 87 Millionen in ein solches zu 4% konvertiert und damit eine jährliche Ersparnis von 400,000 Fr. erzielt werden. Der Bundesrat erklärte hierauf mit Beschluss vom 23. Juni 1887 die Nordostbahn für genügend

erstarkt zum Bau der Moratoriumslinien. Laut Verfügung vom 25. Oktober 1887 war mit dem Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn zu beginnen; mit Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 wurden die Vollendungsfristen für die übrigen Moratoriumslinien festgesetzt. Die Dividendensperre war vom Bundesrat schon am 13. April 1888 aufgehoben worden, nachdem es der Nordostbahn gelungen war, durch Vertrag vom 24. November 1887 mit einem finanzkräftigen Konsortium die Begebung von 11 Millionen Prioritätsaktien zu sichern. Der Finanzausweis für die neuen Linien wurde vom Bundesrate am 22. August 1888 genehmigt, und deren Bau unter der Leitung des Oberingenieurs R. Moser an die Hand genommen.

Von den neuen Linien der Nordostbahn sind dem Betriebe übergeben worden:

Rorschach—Romanshorn am 15. Oktober 1869, Romanshorn—Konstanz am 1. Juli 1871, Zürich—Ziegelbrücke—Näfels am 20. September 1875, Bischofszell—Gossau am 5. Juli 1875, Winterthur—Koblenz am 1. August 1875, Effretikon—Wetzikon—Hinwil am 17. August 1875, Wettingen—Niederglatt am 1. Oktober 1875, Glarus—Lintthal am 1. Juni 1879, Oerlikon—Seebach am 1. Juni 1881, Dielsdorf—Niederweningen am 12. August 1891, Stadelhofen—Rapperswil am 1. Dezember 1893, Zürich—Stadelhofen am 1. Oktober 1894, Etzwilen—Feuerthalen am 1. November 1894, Feuerthalen—Schaffhausen am 2. April 1895, Thalwil—Zug und Eglisau—Neuhausen am 1. Juni 1897, und Zürich—Oerlikon—Seebach am 22. Oktober 1897;

sowie gemeinsam mit der Centralbahn:

Koblenz — Stein am 1. August 1892.

Mit Vertrag vom 30. Oktober 1874 hatte die Nordostbahn auch den Dampfschiffbetrieb auf dem Zürichsee von der vorher bestehenden Gesellschaft übernommen. Trajektverbindungen für den Güterverkehr auf dem Bodensee zwischen Romanshorn einerseits und Friedrichshafen und Lindau anderseits waren im Einvernehmen mit den Württembergischen und Bayerischen Bahnverwaltungen schon 1868 ins Leben gerufen worden.

Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten sich durch die auch in ihrem Gebiet auftretenden Eisenbahnbestrebungen nur bestimmen lassen, sich bei der Gründung der Toggenburgbahn (Wyl—Wattwil) und der Bahn Wald—Rüti zu beteiligen und deren Betrieb zu übernehmen. Der Betrieb der ersten Linie wurde am 24. Juni 1870 eröffnet, der zweiten am 29. September 1876. Zufolge dieser Zurückhaltung hatten die Vereinigten Schweizerbahnen unter der Leitung von Wirth-Sand, dem 1874 und 1876 zwei weitere Mitglieder der Generaldirektion beigegeben wurden, unter den Erschütterungen der Krisenjahre nicht besonders stark zu leiden. Sie übernahmen noch zum Anschluss an die linksufrige Zürichseebahn die Verbindungslinie Rapperswil—Pfäffikon, die am 27. August 1878 dem Betriebe übergeben wurde.

Eine Belebung ihres Verkehrs hatten die Vereinigten Schweizerbahnen dem Anschluss der Vorarlbergbahn in St. Margrethen und Buchs zu verdanken. Von bedeutendem Einfluss auf ihre Verkehrsentwicklung wie auch auf den Transitverkehr aller schweizerischen Bahnen wurde aber erst die Eröffnung der Arlbergbahn am 20. September 1884, die zur Vermittlung eines erheblichen Teils des internationalen Verkehres Österreichs und seiner Hinterländer mit Frankreich dient. Durch Vermittlung des Bundesrates haben die schweizerischen Bahnen am 29. Januar 1880 Erklärungen abgegeben, die dieser neuen Route billige Berücksichtigung bei der Verkehrsleitung sicherten.

In der Westschweiz wurde die Erweiterung des Bahnnetzes kräftig gefördert, als die getrennten Bahnunternehmungen an Stelle der Betriebsfusion des Jahres 1864/65 eine engere Verbindung anstrebten. Im September 1871 war von den Generalversammlungen der Westbahn, des Franco-Suisse, der Bahn Freiburg—Lausanne—Bern und Genf—Versoix ein neuer Betriebsvertrag genehmigt worden, der den Zentralorganen des Verbandes grössere Kompetenzen zuwies, sie unter anderm zur Aufnahme von Anleihen behufs Deckung gemeinsamer Lasten ermächtigte; der Betrieb sollte nicht mehr an eine besondere Betriebsgesellschaft verpachtet, sondern durch

ein Direktionskomitee der als „Westschweizerische Bahnen" vereinigten Bahnunternehmungen direkt geführt werden.

Gegen diese Betriebsfusion erhoben die Regierungen der interessierten Kantone, namentlich die von Waadt, Einsprache der mit Abschluss des Vertrages vom 7. August 1872 durch eine vollständige Fusion begegnet werden sollte. Zu deren Gültigkeit war wegen der erforderlichen Konzessionsübertragungen die Zustimmung der Kantone und des Bundes erforderlich. Die Kantone benützten die Gelegenheit, um der neuen Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen mit Vertrag vom 31. März 1873 die Erstellung bezw. Vollendung der Broyethalbahn von Palézieux nach Fräschels (longitudinale) und der Linie von Freiburg nach Payerne und Yverdon (transversale) zu überbinden. Diese Linien hätten anfänglich den Abschluss der schweizerischen Nationalbahn im Westen bilden sollen. Am 10. April 1874 wurde auch die Linie Jougne—Eclépens, die seither direkten Anschluss an das Netz der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn erhalten hatte, von den Westschweizerischen Bahnen definitiv übernommen. Die Aktien der bestandenen besonderen Bahnunternehmungen wurden gegen solche der Westschweizerischen Bahnen (Suisse Occidentale) umgetauscht, wobei je nach deren innerm Wert Zuzahlungen erfolgten, die im Gesamtbetrage von 14 Millionen durch Obligationen ausgerichtet wurden. Das Gesamtkapital der Suisse Occidentale setzte sich nach dem Abschlusse dieser Finanzoperationen auf Ende 1876 zusammen aus 85 Millionen Aktien und 102 Millionen Obligationen. Die Beihülfe der Finanzgruppe „Société Suisse pour l'industrie des chemins de fer" zur Erledigung der Finanzfrage war nur erhältlich gegen eine neue Organisation der Verwaltung. Das Direktorium von vier Mitgliedern wurde durch einen einzigen Direktor ersetzt und als solcher 1875 Ingenieur Victor Chéronnet aus Paris ernannt, dem 1883 Ingenieur Emil Colomb folgte. Ein neues Anleihen von 70 Millionen wurde emittiert, wovon 55 zur Rückzahlung alter Obligationen und 15 zur Deckung von Bauausgaben, zur Vollendung und zum Ausbau des Netzes während zwölf Jahren bestimmt waren.

Ein Versuch der Centralbahn und der Nordostbahn, in Verbindung mit einer Bankgruppe den Westschweizerischen Bahnen die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen und eine Betriebsfusion und Interessengemeinschaft zwischen den drei Gesellschaften zu begründen, war im August 1875 gescheitert.

Von den neuen Linien der Westschweizerischen Bahnen wurden dem Betriebe übergeben:

am 1. Juli 1873 Cossonay—Vallorbe, am 1. Juli 1875 Vallorbe—Schweizergrenze, am 12. Juli 1876 Murten—Fräschels, am 25. August 1876 Palézieux—Murten und Freiburg—Payerne, am 1. Februar 1877 Payerne—Yverdon.

Ein Versuch des Kantons Neuenburg, den *Jura Industriel* zurückzukaufen, war in der Volksabstimmung vom 31. Januar 1875 unterlegen. Die Bahn wurde mit Vertrag vom 6. April 1875 um 3,600,000 Fr. den Bernischen Jurabahnen abgetreten und die Konzession mit Bundesbeschluss vom 29. März 1875 übertragen. Bald änderte sich die Volksstimmung und am 29. Juni 1884 wurde nun der Rückkauf durch den Kanton beschlossen, ein Übernahmevertrag am 25. Mai 1885 vereinbart. Der Betrieb wurde einer besonderen Betriebsgesellschaft ver pachtet und diese Abmachung mit Bundesbeschluss vom 10./12. Dezember 1885 genehmigt.

Aus kleinen Anfängen haben sich seit 1866 die Bernischen Bahnen bedeutend entwickelt. Der Kanton Bern hatte in der ersten Bauperiode durch die Centralbahn Bahnlinien erhalten, die ihn in seiner ganzen Länge von der Grenze bei Roggwil über Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf und Bern bis an die Grenze bei Thörishaus gegen Freiburg durchzogen; die Linie Bern—Thun vermittelte den Anschluss an das Berner Oberland und eine Linie von Herzogenbuchsee nach Solothurn den Anschluss nach Biel und nach der Westschweiz längs des Bieler- und Neuenburgersees. Eine direkte Verbindung zwischen Bern und Biel sowie von Bern nach Langnau war durch die Berner Staatsbahnen erstellt. Es fehlte aber der seit langem, namentlich durch Nationalrat Xaver Stockmar, angestrebte

Anschluss des Berner Juras an den alten Kantonsteil, der im politischen und wirtschaftlichen Interesse des Kantons lag. Durch Dekret vom 2. Februar 1867 stellte der Grosse Rat einer zu bildenden Gesellschaft eine Staatssubvention von rund 7 Millionen an das zu 40 Millionen veranschlagte Baukapital der neuen Linien im Bernischen Jura zur Verfügung und sicherte der neuen Unternehmung die Abtretung der Staatsbahnlinien Biel—Bern und Biel—Neuenstadt zu gegen Abgabe einer entsprechenden Zahl ihrer Aktien. Die Bernischen Jurabahnen, an deren Spitze Nationalrat Fritz Marti stand, begannen alsbald mit dem Bau der Bahnen im Jura; die Strecke Pruntrut—Delle, die die Verbindung mit der französischen Ostbahn und der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn in Delle vermittelte, konnte am 23. September 1872 dem Betriebe übergeben werden; am 1. Mai 1874 folgten Biel—Convers und Sonceboz—Tavannes, am 25. September 1875 die Abzweigung von Delsberg nach Basel. An der Finanzierung dieser Linie beteiligte sich die französische Ostbahn mit 4 ½ Millionen, nachdem ihr zufolge des Ausganges des deutsch-französischen Krieges der Anschluss an Basel über Petit-Croix—Mülhausen verloren gegangen war. Auf den 12. Juni 1876 wurde Lyss—Fräschels eröffnet, auf den 15 Oktober 1876 Delsberg—Glovelier, auf den 16. Dezember 1876 Tavannes—Court und Delsberg—Münster und am 30. März 1877 wurde mit Glovelier—Pruntrut der durchgehende Betrieb von Biel nach Basel einerseits und nach Delle anderseits aufgenommen. Die Bernischen Jurabahnen hatten auch den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn übernommen und führten von da an die Bezeichnung Jura-Bern-Luzern-Bahn. Nachdem die Generalversammlung der Bern-Luzern-Bahn am 25. Februar 1876 die Liquidation beschlossen hatte, erwarb an der Zwangssteigerung vom 15. Januar 1877 der Kanton Bern deren Linien um den Preis von 8,475,000 Fr. im Wettbewerb gegen ein Konsortium, bei dem die Schweizerische Centralbahn beteiligt war; die Erstellungskosten der Bahn hatten 17 Millionen betragen.

Die Gotthardbahn hatte sofort nach der Konstituierung mit dem Bau ihrer Linien begonnen; der Bau des grossen

Tunnels wurde der Unternehmung L. Favre in Genf übertragen und die Arbeiten am 1. Oktober 1872 in Angriff genommen. Ebenso wurde die Erstellung der sog. Tessiner Thalbahnen eifrig betrieben, um eine Überschreitung der konzessionsgemässen Vollendungsfristen zu vermeiden; die Beschleunigung veranlasste in der Folge eine erhebliche Überschreitung des Kostenvoranschlages. Am 6. Dezember 1874 wurden die Linien Bellinzona—Biasca, Bellinzona—Locarno und Lugano—Chiasso dem Betriebe übergeben und damit die Verbindung mit den italienischen Bahnen nach Mailand und mit dem Langensee erstellt.

Mit Schreiben vom 3. März 1876 musste die Gotthardbahn dem Bundesrate auf seine Einladung vom 4. Dezember 1875 um Auskunft über ihre finanzielle Lage mitteilen, dass die Baukosten die ursprüngliche Voranschlagssumme von 187 Millionen um volle 102,4 Millionen übersteigen werden; es sei daher eine Erhöhung der Subventionen notwendig, indem die Beibringung anderer Gelder der Gesellschaft unmöglich sei. Dieses Resultat der neuen technischen Untersuchungen war um so bedenklicher, da gleichzeitig die Finanzkrisis bei der Centralbahn und der Nordostbahn eingetreten, die Liquidation der Bern-Luzern-Bahn beschlossen worden und die Nationalbahn zusammengebrochen war. Der Kredit der schweizerischen Eisenbahnen war vollständig in Frage gestellt. Der Bundesrat teilte den Subventionsstaaten die Sachlage mit und beantragte die Einberufung einer technischen Vorkonferenz zur Prüfung der vom Oberingenieur der Gotthardbahn Hellwag ausgearbeiteten Bauvorlagen und des neuen Kostenvoranschlages. Deutschland und Italien antworteten am 14. Juni 1876, dass sie die Vorprüfung der Schweiz überlassen müssen, dagegen bereit seien, nach deren Abschluss an Verhandlungen teilzunehmen. Nach Beendigung der technischen Vorarbeiten, bei deren Behandlung eine Reihe von Abänderungen des ursprünglichen Projektes zur Erörterung gelangt waren, trat am 4. Juni 1877 eine von den Subventionsstaaten beschickte internationale Konferenz in Luzern zusammen. Auch hier kam die Einschränkung des ursprünglichen Bauprogrammes zur Sprache, dessen Ausführung bei tunlichster Sparsamkeit noch weitere 74 Millionen erfordert

hätte. Da diese Summe nicht aufzubringen war, einigte man sich auf ein reduziertes Netz, d. h. auf die vorläufige Erstellung der Hauptlinie Immensee—Pino, unter Weglassung der nördlichen Zufahrtslinien Zug—Arth und Luzern—Küssnacht—Immensee einerseits und der südlichen Zufahrtslinie Bellinzona—Lugano anderseits. Zur Erstellung dieses beschränkten Netzes waren noch 40 Millionen erforderlich, von denen Italien und Deutschland je 10 Millionen und die Schweiz 8 Millionen übernehmen sollten. Gegen diese im Protokoll der Konferenz vom 12. Juni 1877 niedergelegte Lösung sprach sich der Kanton Bern aus, der auf den direkten Anschluss der Linie Bern—Langnau—Luzern an die Gotthardbahn in Luzern grossen Wert legte. Es gelang jedoch, die Centralbahn und die Nordostbahn zu bestimmen, Verpflichtungen einzugehen, die dem Kanton Bern den ungehinderten Anschluss über deren Linien Luzern—Rothkreuz und Rothkreuz—Immensee an die Gotthardbahn sicherten und der Bern-Luzern-Bahn günstige Anschlussbedingungen im Bahnhof Luzern sowie eine vorteilhafte Verkehrsleitung für den Gotthardverkehr gewährten, so dass nach langen und schwierigen Verhandlungen unter der Leitung des Chefs des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, Bundesrat Dr. Emil Welti, Ende 1877 ein Einverständnis erzielt wurde.

Auch die Verteilung der acht Millionen Nachsubvention, die der Schweiz auffielen, veranlasste weitläufige und zähe Verhandlungen. Es erzeigte sich im Verlaufe derselben, dass ohne direkte Bundeshilfe die Beibringung unmöglich war, hatte doch sogar der Kanton Zürich in einer Volksabstimmung vom 19. Mai 1878 eine Nachsubvention von 800,000 Fr. verweigert. Diese Abstimmung hatte Dr. Alfred Escher veranlasst, aus der Direktion der Gotthardbahn zurückzutreten, um das Werk nicht zu gefährden, dem er bisher ausgezeichnete Dienste geleistet hatte. Als der Bundesrat eine Beteiligung des Bundes an der Nachsubvention mit 6½ Millionen beantragte, erhob sich eine lebhafte Opposition in der West- und Ostschweiz. Nach langen, hitzigen Debatten, bei welchen namentlich Bundesrat Welti, der mit aller Energie für die Rekonstruktion des Unternehmens eintrat, die Anträge des Bundesrates nachdrücklich verteidigte,

nahm die Bundesversammlung einen Vermittlungsantrag des Nationalrat Weck-Reynold von Freiburg an, der eine Subvention von $4\frac{1}{2}$ Millionen für die Gotthardbahn, gleichzeitig aber auch eine solche in nämlicher Höhe für eine Alpenbahn im Osten und eine solche im Westen der Schweiz bewilligte. Laut diesem Bundesgesetz vom 22. August 1878 betreffend die Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen wurde die Bundessubvention nicht der Gotthardbahngesellschaft gewährt, sondern den Kantonen, welche sich bei dem Gotthardunternehmen mit Subventionen beteiligt haben, unter der Bedingung, dass diese Kantone 2 Millionen und die Centralbahn und Nordostbahn zusammen $1\frac{1}{2}$ Millionen an die der Schweiz überbundene Nachsubvention von zusammen 8 Millionen übernehmen und die volle Einzahlung der von ihnen bewilligten ursprünglichen Subvention zusichern. Falls die Nachsubvention von 28 Millionen nicht ausreichen sollte, wird der Bund keine weitern Subsidien für die Gotthardbahn bewilligen, und es bleibt den beteiligten Kantonen überlassen, die ihnen gut scheinenden Entschliessungen zu fassen, jedoch ohne weitere finanzielle Inanspruchnahme des Bundes. Eine gleiche Subvention von $4\frac{1}{2}$ Millionen wird ein für allemal auch je für eine dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 entsprechende Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz den Kantonen zugesichert, die sich an einer solchen finanziell beteiligen werden; die Bundesversammlung wird seiner Zeit die näheren Bedingungen dieser Subvention endgültig festsetzen. Eine weitere Bundessubsidie von zwei Millionen wurde für die sofortige Ausführung einer Cenere-Linie, der Verbindung zwischen Bellinzona und Lugano, zugesichert. Gegen dieses Bundesgesetz wurde, namentlich vom Kanton Waadt aus, das Referendum angerufen, in der Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 erfolgte aber die Annahme mit 278,731 gegen 115,571 Stimmen.

Damit war die der Schweiz auferlegte Nachsubvention gesichert; auch Deutschland und Italien übernahmen die ihnen zugemuteten Beträge, indem der Staatsvertrag vom 12. März 1878 zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz allseitig durch die zuständigen Parlamente ratifiziert wurde, von Italien

am 15. Mai 1879, vom Deutschen Reich am 12. Juni 1879 und von der Schweiz am 16. Juni 1879. Dieser Staatsvertrag hat die Bestimmungen des frühern vom 15. Oktober 1869 in verschiedenen Punkten abgeändert: Die Vorschriften über die Bauausführung sind dem in der internationalen Konferenz vom 4. Juni 1877 angenommenen abgeänderten Bauprogramm angepasst. Für einmal ist nur der grosse Tunnel doppelspurig zu erstellen. Die Zufahrtslinien von Erstfeld nach Göschenen und von Airolo nach Bodio können einspurig gebaut werden; jedoch sollen überall da, wo später nach Eröffnung des Betriebes die Verbreiterung des Bahnkörpers nicht mehr möglich wäre oder erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen würde, z. B. in den langen Tunneln, an den grossen Brücken, an Mauern, Erdarbeiten usw., diese Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise ausgeführt werden. Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden; bezüglich des Tunnels von Goldau hat der Bundesrat zu entscheiden. Die Vollendungsfrist wird für den grossen Tunnel auf Ende September 1881 festgesetzt; der Bau der Zufahrtslinien ist so zu fördern, dass sie gleichzeitig dem Betriebe übergeben werden können. Der Bau der Linien Luzern—Immensee, Zug—Arth und Giubiasco—Lugano wird bis zu dem Zeitpunkt verschoben, in dem die Linie Immensee—Pino dem Betriebe übergeben sein wird. Sollte die Gotthardbahn in der Lage sein, eine der verschobenen Linien in der Zwischenzeit zu bauen, so hat sie dafür dem Bundesrat einen besondern Finanzausweis zu leisten. Dieser Fall ist eingetreten für die Cenerelinie (Bellinzona)—Giubiasco—Lugano, für welche laut Staatsvertrag mit Italien vom 16. Juni 1879 eine besondere Subvention von sechs Millionen gewährt worden ist, wovon Italien drei Millionen, der Bund zwei Millionen und der Kanton Tessin eine Million übernommen haben. Nach Erstellung der Linie Immensee-Pino hat die Gotthardbahn den Bau der verschobenen Linien an die Hand zu nehmen, sobald es ihre finanzielle Lage gestattet. Der Bundesrat hat zu entscheiden, ob dieser Fall vorliegt und in welcher Reihenfolge die genannten Linien in Angriff zu nehmen seien. Die Schweiz hat für die richtige Verbindung der Gotthardbahn mit der aargauischen

Südbahn und der Nordostbahn zu sorgen, Italien für die mit dem italienischen Bahnnetz in der Richtung nach Genua, unter Berücksichtigung der Interessen Mailands. Die Korrektur der bestehenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung bleibt vorbehalten, ebenso die Verpflichtung der Eidgenossenschaft zur Vermeidung des Umweges über Altstätten. Sollte die Abkürzung zur Zeit der Betriebseröffnung nicht erstellt sein, wäre zu einer entsprechenden Herabsetzung der Taxen zu schreiten. Auf Ende eines jeden Baujahres wird der Bundesrat die Grösse der auf die Nachsubvention zu zahlenden Annuität gemäss dem Fortschritt der Bauarbeiten festsetzen; der gleiche Grundsatz ist auch auf den Dritteil der alten Subvention anwendbar, der bisher in neun gleichen Annuitäten einzubezahlen war. Die im alten Vertrag vorgesehene Herabsetzung der Taxen und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen, für den Fall, dass die Zinsen des Aktienkapitals 9% übersteigen, hat schon einzutreten bei einer Verzinsung über 8%.

Mit der Zusicherung der Nachsubvention waren allerdings die finanziellen Schwierigkeiten noch nicht vollständig beseitigt, da eine grosse Zahl von Aktionären sich weigerte, die noch ausstehende Einzahlung von 20 % auf die Aktien zu leisten. Für Deckung dieses Ausfalles war im März 1879 ein Konsortium deutscher und schweizerischer Banken eingetreten.

Die Direktion der Gotthardbahn wurde neu besetzt, Präsident wurde der bisherige Vizepräsident Zingg, neben ihm wurden gewählt Nationalrat und Regierungsrat Dr. Stoffel aus Thurgau und Nationalrat Ingenieur Dietler aus Solothurn, Direktor der Emmenthalbahn.

Die Weiterführung des Baues der Bahn wurde energisch gefördert; der Betrieb der Linien Immensee—Biasca und Giubiasco—Lugano konnte am 1. Juni und der von Cadenazzo—Pino am 18. November 1882 eröffnet werden, nachdem das bedeutsame Ereignis durch internationale Feiern in Luzern, Mailand und Genua begrüsst worden war.

2. Nebenbahnen.

a) Normalspurbahnen.

Bemerkenswert ist, dass schon in dieser Periode neben dem Ausbau der Hauptbahnen ein schöner Anfang zur Erstellung von Nebenbahnen gemacht wurde, die durch den Anschluss der seitwärts der Hauptlinien gelegenen Täler zur Hebung des Verkehres ganz wesentlich beigetragen und damit nicht nur den unmittelbar Interessierten grossen Nutzen gebracht, sondern auch den Hauptlinien bedeutenden Verkehr zugeführt haben.

Da diese Bahnbestrebungen ohne einheitliche Leitung von den verschiedenen Landesgegenden ausgingen, war die Art ihrer Gründung eine sehr verschiedene. Je nach Umständen beteiligten sich Kantone, Gemeinden und private Aktionäre in verschiedenem Verhältnis. Die Beteiligung der Kantone war noch nicht durch gesetzliche Vorschriften geordnet; die Entscheidungen (sog. Subventionsbeschlüsse) erfolgten von Fall zu Fall. Der Betrieb wurde von einigen dieser Bahnunternehmungen selbständig geführt, von andern den Hauptbahnen, in deren Verkehrsgebiet sie gelegen waren, übertragen. Die Mehrzahl dieser Nebenbahnen wurde normalspurig erstellt. Deren erste war die Emmentalbahn, welche eine Querverbindung zwischen den Linien der Centralbahn und der Bern-Luzern-Bahn durch das fruchtbare und zugleich industriereiche Emmental von Solothurn über Burgdorf nach Langnau schuf. An der Spitze der Initianten standen Andreas Schmid in Burgdorf und Landammann Vigier in Solothurn Die untere Strecke Solothurn-Burgdorf wurde am 26. Mai 1875 (Burgdorf-Derendingen) und am 4. Dezember 1876 (Neu-Solothurn-Biberist) dem Betriebe übergeben; die obere Strecke Burgdorf-Langnau folgte erst am 12. Mai 1881.

Am 4. Mai 1875 wurde auch der Betrieb der ersten Strecke Winterthur-Bauma der Tösstalbahn eröffnet, welche ein industriereiches Tal mit Winterthur verband, Bauma-Wald folgte am 15. Oktober 1876. Die schon 1855 angeregte Bahn war unter Leitung des Stadtpräsidenten Dr. Sulzer in Winterthur am 22. Mai 1870 begründet worden.

Die aargauische Westbahnunternehmung, die von der beteiligten Landesgegend unter Beihilfe der Centralbahn und der Nordostbahn ins Leben gerufen werden sollte, gelangte nicht zur Ausführung. Die Sektion Aarau-Suhr-Zofingen war an die Nationalbahn übergegangen und vielfache Versuche zur Finanzierung der Wynenthalbahn misslangen. Erstellt wurde nur eine Linie von Lenzburg durch das Seetal und zwar als selbständige Unternehmung, die Aargauisch-Luzernische Seetalbahn, eine normalspurige Strassenbahn, die über den Kanton Aargau hinaus über Hochdorf fortgesetzt wurde bis Emmenbrücke bei Luzern. Eröffnet wurde die Strecke Emmenbrücke—Beinwil am 3. September 1883, Beinwil —Lenzburg am 15. Oktober 1883.

Schon am 1. Juli 1868 war die Zweigbahn Bulle—Romont eröffnet worden; deren Betrieb wurde der Westschweizerischen Bahn übertragen. Diese Gesellschaft betrieb auch die Traversthalbahn, deren erste Strecke Travers—St. Sulpice am 24. September 1883 eröffnet wurde; die Fortsetzung Fleurier—Buttes folgte erst am 11. September 1886 und St. Sulpice—La Doux am 7. Juni 1887.

Als Verbindung zwischen dem Thunersee und dem Brienzersee wurde die Bödelibahn Interlaken—Bönigen am 1. Juli 1874 eröffnet, als Fortsetzung der seit dem 12. August 1872 betriebenen Strecke Därligen—Interlaken. Diese Bahn war als erste Sektion einer durchgehenden Verbindung zwischen dem Berner Oberland und Luzern über den Brünig geplant.

Die Uetlibergbahn verband die Stadt Zürich mit dem nahe gelegenen Aussichtspunkte seit dem 12. Mai 1875.

Durch die Bahn Wädenswil—Einsiedeln wurde am 1. Mai 1877 der viel besuchte Wallfahrtsort an den Zürchersee angeschlossen.

b) Schmalspurbahnen.

Schon in den sechziger Jahren war die Anregung gemacht worden, die bestehenden Hauptbahnen durch ein Netz von Schmalspurbahnen zu ergänzen, die dazu bestimmt waren,

Nebentäler an den grossen Verkehr anzuschliessen; die Aussicht auf kleinere Baukosten und billigeren Betrieb sollte der Idee Anhänger gewinnen. Unter den Verfechtern dieses Projektes ist Bundesrat Dr. Dubs zu nennen. Der Widerstand, der sich heute noch gegen Schmalspurbahnen geltend macht, in Verkennung der tatsächlichen Vorteile, die sie bieten, war damals schon wirksam. Eine grössere Unternehmung kam nicht zustande und die einzige Bahn, die ausgeführt wurde, war die Appenzellerbahn, die bestimmt war, den Kanton Appenzell, namentlich das industriereiche Herisau, mit St. Gallen zu verbinden. Gebaut wurde vorläufig nur die Strecke Winkeln—Herisau, die am 12. April 1875 dem Betriebe übergeben wurde.

Am 5. November 1875 wurde auch die kleine Linie Lausanne—Echallens eröffnet. Später folgten im Kanton Baselland die Waldenburgerbahn (am 1. November 1880) und im Berner Jura Tramelan—Tavannes (Dachsfelden) am 16. August 1884.

c) Bergbahnen und Drahtseilbahnen.

Eine neue Aussicht auf Belebung des Fremdenverkehrs bot die Ausführung von Bergbahnen. Das in erster Linie von Ingenieur Niklaus Riggenbach von Basel in Olten konstruierte und von Ingenieur Roman Abt von Bünzen, dem spätern Präsidenten des Verwaltungsrates der Gotthardbahn, weiter entwickelte Zahnradsystem ermöglichte die Überwindung grosser Steigungen und damit die Erreichung hoch gelegener Aussichtspunkte und Kurorte durch Eisenbahnen. In kurzer Zeit fand der Gedanke allgemeinen Anklang, und es folgte eine so rasche Entwicklung, dass später über allzugrosse Fruchtbarkeit an Bergbahnen geklagt wurde.

Die erste Bergbahn war die Rigibahn, die von Vitznau am Vierwaldstättersee auf die Rigi führte und sie der Fremdenstadt Luzern nahe rückte; sie wurde am 23. Mai 1871 dem Betriebe übergeben. Ihr folgte am 27. Juni 1873 die Arth-

Rigibahn, die den Zugersee anschloss und für Zürich und die Ostschweiz einen näher gelegenen Aufstieg schuf. Die Zweigbahn Rigi—Kaltbad—Scheidegg folgte am 14. Juli 1874.

Die Zahnradbahn Rorschach—Heiden verband den Bodensee seit dem 6. September 1875 mit dem Kurorte Heiden, die Drahtseilbahn Lausanne—Ouchy die Stadt Lausanne mit ihrem Hafen am Genfersee seit dem 16. März 1877 und die Giessbachbahn ein Kurhotel mit dem Brienzersee seit dem 21. Juli 1879.

3. Baukosten und Betriebsergebnisse.

Ende 1885 umfasste zufolge der dargestellten Entwicklung das schweizerische Bahnnetz:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Normalbahnen	2,667,359	2,784,299
Spezialbahnen	90,599	92,294
Drahtseilbahnen	3,653	2,981
	2,761,611	2,879,574
nach Abzug der wegen Mitbenützung doppelt gerechneten Bahnstrecken mit .		74,096
	2,761,611	2,805,478
gegenüber 1865 mit . . .	1,263,297	1,299,499
Zuwachs	1,498,314	1,505,979

Das auf den Bau dieses Bahnnetzes aufgewendete Kapital hat Ende 1885 betragen:

I. Normalbahnen	Aufgewendetes Kapital				Baukonto*)
	Aktien	Obligationen	Subventionen	Total	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Centralbahn	50,000,000	101,599,000	—	151,599,000	—
Eigenes Netz . . .	—	—	—	—	113,408,316
Aarg. Südbahn . .	—	—	—	—	11,548,402
Wohlen-Bremgart.	233,522	—	—	233,522	1,232,377
Emmentalbahn	3,820,500	1,000,000	—	4,820,000	4,669,686
Gotthardbahn	34,000,000	90,532,000	119,000,000	243,532,000	217,439,771
Jura-Bern-Luz.-Bahn					
Eigenes Netz . . .	35,000,000	32,850,000	—	67,850,000	68,153,994
Bern-Luzern-Bahn	10,184,039	—	—	10,184,039	8,810,813
Bödelibahn	600,000	1,400,000	—	2,000,000	1,657,821
Nordostbahn	53,000,000	147,850,000	—	200,850,000	
Eigenes Netz . . .	—	—	—	—	141,170,204
Zürich-Zug-Luzern	—	2,374,000	—	2,374,000	11,704,820
Bötzbergbahn . . .	—	—	—	—	23,375,152
Seetalbahn	3,400,000	—	280,700	3,680,700	3,588,457
Westschweiz. Bahnen					
Eigenes Netz . . .	99,102,000	139,269,800	1,020,537	239,392,337	176,993,088
Bulle-Romont . . .	1,000,000	750,000	750,000	2,500,000	2,778,210
Tösstalbahn	4,106,000	3,368,763	—	7,474,763	7,325,168
Traverstalbahn . . .	317,980	150,000	420,800	888,780	842,948
Ver. Schweizerbahnen					
Eigenes Netz . . .	40,000,000	41,439,375	—	81,439,375	72,370,666
Toggenburgerbahn .	4,000,000	—	—	4,000,000	4,000,000
Wald-Rüti	647,950	—	—	647,950	1,307,918
Rapperswil-Pfäffik.	712,075	778,000	14,897	1,504,972	825,000
Wädenswil-Einsiedeln	2,000,000	2,000,000	—	4,000,000	4,000,000
	342,124,066	565,360,938	121,486,934	1,028,971,938	877,202,811

*) Laut Bilanz auf Ende 1885.

Anmerkung. Zur Verwendung kamen ferner: an amortisiertem Kapital und Baufonds aus Betriebserträgen Fr. 1,946,339 und waren ausgegeben für: Nebengeschäfte Fr. 2,461,660, Emissionsverluste Fr. 21,189,484, zu amortisierende Verwendungen Fr. 117,822,422.

II. Spezialbahnen	Aufgewendetes Kapital				Baukonto*)
	Aktien	Obligationen	Subventionen	Total	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Appenzellerbahn . . .	1,949,000	1,176,875	—	3,125,875	3,166,336
Arth-Rigibahn	4,200,000	2,160,000	—	6,360,000	6,129,693
Lausanne-Echallens .	621,500	650,000	—	1,271,500	1,202,888
Rigibahn	1,250,000	990,000	—	2,240,000	2,235,297
Rigi-Scheidegg-Bahn.	74,500	—	5,000	79,500	65,500
Rorschach-Heiden . .	1,400,000	800,000	—	2,200,000	2,200,000
Tramelan-Tavannes .	495,450	—	—	495,450	497,817
Uetlibergbahn	1,000,000	525,000	—	1,525,000	1,587,526
Waldenburgerbahn . .	244,500	57,500	100,000	402,000	423,885
	11,234,950	6,359,375	105,000	17,699,325	17,508,942

*) Laut Bilanz auf Ende 1885.

Anmerkung. Zur Verwendung kamen ferner: an amortisiertem Kapital 10,000 Fr. und waren ausgegeben für Emissionsverluste Fr. 228,226 und zu amortisierende Verwendungen Fr. 272,633.

Für Normalbahnen und Spezialbahnen zusammen betrug Ende 1885 das aufgewendete Kapital an:

Aktien	Fr.	353,359,016
Obligationen	,,	571,720,313
Subventionen	,,	121,591,934
	Fr.	1,046,671,263
dazu: amortisiertes Kapital und Baufonds aus Betriebserträgen .	,,	1,956,339
Total	Fr.	1,048,627,602
dasselbe hatte betragen Ende 1865	,,	412,946,700
Vermehrung	Fr.	635,680,902

Der Baukonto der Normalbahnen und Spezialbahnen mit Inbegriff der Verwendungen auf die im Bau befindlichen Linien betrug zusammen:

auf Ende 1885	Fr.	894,711,753
dazu: Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffe u. dgl.)	„	2,461,660
	Fr.	897,173,413
Der Baukonto hatte Ende 1868 betragen	„	439,710,717
Vermehrung	Fr.	457,462,696

Über die Betriebsresultate dieser Bahnen geben nachstehende Tabellen Auskunft:

A) Betriebseinnahmen für den Kilometer.

	1868*)	1870	1875	1880	1885
1. Normalbahnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personenverkehr	10,634	10,716	12,840	9,144	10,016
Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	11,095	11,688	16,190	12,657	14,351
Verschiedene Einnahmen . . .	1,901	1,859	3,830	1,856	1,553
Zusammen	23,630	24,263	32,860	23,657	25,920
2. Spezialbahnen.					
Personenverkehr	—	—	16,428	10,759	10,060
Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	—	—	3,473	2,087	2,415
Verschiedene Einnahmen . . .	—	—	1,688	1,448	1,106
Total	—	—	21,589	14,294	13,581

*) 1865 nicht erhältlich.

B) Betriebsausgaben für den Kilometer.

	1868*)	1870	1875	1880	1885
1. Normalbahnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . . .	558	—	798	679	787
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	2,479	—	3,999	3,149	3,421
Expeditions- und Zugsdienst .	8,264	—	13,162	3,455	3,713
Fahrdienst		—		3,677	4,185
Reine Betriebskosten zusammen	—	—	17,959	10,960	12,106
Verschiedene Ausgaben . . .	—	—	718	1,400	1,758
Total	11,301	12,208	18,677	12,360	13,864

*) 1865 nicht erhältlich.

	1868*)	1870	1875	1880	1885
2. Spezialbahnen.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Allgemeine Verwaltung . .	—	—	1,339	845	706
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	—	—	1,543	1,886	2,069
Expeditions- und Zugsdienst. .	—	—	7,659	1,578	1,661
Fahrdienst	—	—		3,320	3,029
Reine Betriebskosten zusammen	—	—	10,541	7,629	7,465
Verschiedene Ausgaben . . .	—	—	1,184	1,736	1,237
Total	—	—	11,725	9,365	8,702

*) 1865 nicht erhältlich.

C) Überschuss für den Kilometer.

	1868*)	1870	1875	1880	1885
A) der Transporteinnahmen über die reinen Betriebskosten.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Normalbahnen.	—	—	11,071	10,841	12,261
2. Spezialbahnen	—	—	9,360	5,217	5,009
Zusammen	—	—	—	10,681	12,023
B) der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben.					
1. Normalbahnen.	12,329	12,055	14,183	11,297	12,056
2. Spezialbahnen.	—	—	9,864	4,928	4,878
Zusammen	—	—	14,056	11,116	11,820

*) 1865 nicht erhältlich.

VI. Verstaatlichungsversuche.

Die Eidgenossenschaft hatte sich seit dem Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 zum erstenmal vor dem 1. Mai 1883 zu entschliessen, ob sie vom Rechte des konzessionsgemässen Rückkaufes einer grössern Anzahl schweizerischer Eisenbahnen auf den 1. Mai 1888 Gebrauch machen wolle. Der Bundesrat sah sich daher veranlasst, die Frage des Rückkaufes zu prüfen, und gab der Bundesversammlung vom Resultate der Untersuchung mit Botschaft vom 6. März 1883 Kenntnis. Diese führte aus, dass das Anlagekapital der sämtlichen Bahnen in ihren Bilanzen zu hoch berechnet sei, und dass der Bund genötigt werde, im Falle des Rückkaufes eine Herabsetzung von annähernd 85 Millionen Franken zu verlangen; dass die von den Bahnen im Durchschnitt der letzten zehn Jahre bezahlten Dividenden gegenüber dem wirklichen Ertrage ebenfalls als zu hoch erscheinen und daher für die Zukunft ein wesentlich gegeringerer Ertrag in Aussicht genommen werden müsse; dass ferner bei dem durch die Konzessionen vorgeschriebenen Rückkaufsverfahren und dem Mangel gesetzlicher Vorschriften über die Bestimmung der Rückkaufssumme jede Gewähr dafür fehle, dass der Kaufpreis dem wirklichen Werte und Ertrage angemessen sein werde. Der Bundesrat gelangte daher zum Schlusse, dass zurzeit auf den konzessionsgemässen Rückkauf der Bahnen nicht eingetreten werden könne, ohne den Bund grossen finanziellen Gefahren preiszugeben, dass es somit als überflüssig erscheine, die weiteren Gründe zu erörtern, die für und gegen die Übernahme der Bahnen durch den Bund geltend zu machen seien, dass dagegen zur Sicherung der volkswirtschaftlichen Interessen, denen die Bahnen zu dienen bestimmt seien, sowie zum Schutze des Landeskredites, die finanzielle Verwaltung der Bahnen einer gesetzlich geordneten staatlichen Aufsicht unterstellt werden müsse.

Der Bundesrat hatte ermittelt, dass auf Grundlage der Konzessionsvorschriften die Anlagekosten der einzelnen Bahnen sich auf 675,497,203 Franken und deren fünfundzwanzigfacher Reinertrag auf 429,180,825 Franken beliefen, auf Grund der Angaben der Eisenbahnstatistik auf Ende 1881, dass, mit Ausnahme der Centralbahn, bei der die Anlagekosten zu 114,812,763 Franken und der kapitalisierte Reinertrag zu 126,578,125 Fr. berechnet waren, die Anlagekosten sich höher stellten, als der fünfundzwanzigfache Reinertrag, dass das Verhältnis aber auch im ganzen das gleiche bleibe bei Hinzurechnung der Centralbahn und somit, da die Erträgnisse nur im Durchschnitt berechnet seien, als Ausgangspunkt für die gütliche oder rechtliche Bestimmung des vom Bunde zu bezahlenden Kaufpreises die Bausumme von 675 Millionen anzunehmen sei. Im ersten Abschnitt der Botschaft war aber nachgewiesen, dass bei den Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bernbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen der Baukonto mit mindestens 70 Millionen zu hoch belastet worden sei (die auf Ende 1884 erfolgte Bilanzbereinigung ergab bei diesen fünf Bahnen sogar einen Abschreibungsbetrag von 105,953,163 Franken, der sich bis Ende 1886 auf 112,115,351 Fr. erhöhte). Über diese bedeutenden Differenzen hätte aber eine gerichtliche Entscheidung erst herbeigeführt werden können, nachdem der Rückkauf bereits endgültig angekündigt war, und für diese Entscheidung fehlte jede gesetzliche Grundlage; die gleiche Unsicherheit bestand bezüglich der durch die Missrechnungen betreffend den Baukonto ebenfalls beeinflussten Berechnung des Reinertrages.

Die Bundesversammlung stimmte den Anschauungen des Bundesrates bei und erliess am 21. Dezember 1883 das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das die Bereinigung der bisherigen Bilanzen der Bahngesellschaften und die Verhinderung künftiger unrichtiger Belastungen des Baukonto bezweckte. Der Beschluss, vom Rechte des Rückkaufes zurzeit keinen Gebrauch zu machen, war vom Ständerat am 4. April ohne Gegenantrag und vom Nationalrate am 21. April 1883 mit 67 Stimmen gegen 59 Stimmen gefasst worden, in

Ablehnung eines Antrages der Mehrheit der Kommission des Nationalrates, die die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufs gegenüber der Centralbahn, mit Inbegriff ihrer Gemeinschaftsbahnen, als der Gesellschaft, bei der der kapitalisierte Reinertrag das Anlagekapital überstieg und für deren Rückkauf daher die Bereinigung des Baukonto unerheblich war, vorgeschlagen hatte. Die Mehrheit der Bundesversammlung hielt dafür, die wichtige Rückkauffrage sei zu wenig abgeklärt, um einen positiven Entscheid zu fassen.

Der Erlass des Rechnungsgesetzes begegnete einer lebhaften Kritik der Bahngesellschaften, die es als Eingriff in angeblich wohl erworbene Rechte bekämpften. Laut diesem Gesetze dürfen in die Aktiven der Bilanz nur die für den Bau oder Erwerb der Bahn wirklich verwendeten Kosten verrechnet werden. Wenn eine Bahn von einer andern Gesellschaft gekauft wird, darf der neue Bilanzwert nicht mehr als den Kaufpreis betragen, auch wenn die Baukosten höher waren, jedenfalls darf aber der alte Bilanzwert nicht überstiegen werden. Nach Eröffnung des Betriebes können die Kosten für Ergänzungs- und Neuanlagen oder für Anschaffung von Betriebsmaterial den Aktiven der Bilanz nur beigefügt werden, wenn dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes erzielt wird. Die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz untergegangener Anlagen und Einrichtungen sind aus den jährlichen Einnahmen oder aus etwa für diesen Zweck bestehenden besondern Fonds zu bestreiten. Immerhin dürfen solche Kosten, die einen ausnahmsweisen Charakter haben, mit Bewilligung des Bundesrates auf mehrere Jahre verteilt werden. Die unrichtigerweise der Baurechnung belasteten und aus der Bilanz zu entfernenden Posten sind aus den jährlichen Einnahmeüberschüssen zu ersetzen auf Grund eines vom Bundesrat festzusetzenden Tilgungsplanes. Wenn die Generalversammlung der Gesellschaft die vom Bundesrat verlangten Abänderungen an den Rechnungen und der Bilanz nicht anerkennt, kann der Bundesrat innerhalb 30 Tagen die Entscheidung durch das Bundesgericht anrufen. Bis zur Erledigung solcher Anstände unterbleibt jede Dividendenzahlung,

eine Bestimmung, die in der Praxis dahin gemildert worden ist, dass nur ein die Differenz deckender Saldovortrag zurückbehalten werden muss. Durch eine Übergangsbestimmung werden die Bestimmungen der Konzessionen über schiedsgerichtliche Feststellung der Anlagekosten im Falle des Rückkaufes wiederum gewahrt, nachdem im Eisenbahngesetz von 1872 die Entscheidung über alle privatrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Bunde und einer Eisenbahngesellschaft im Einverständnis mit den Bahnverwaltungen dem Bundesgerichte übertragen worden war.

Trotz der grossen Aufregung, die dieses Gesetz bei seinem Erscheinen in den Kreisen der Aktionäre hervorgerufen hatte, wurde seine heilsame Wirkung doch bald auch von diesen erkannt, nachdem alle Bilanzbereinigungen auf dem Wege der Verständigung zwischen Bund und Bahnen bis 1886 durchgeführt worden waren und sich ergeben hatte, dass die von der Bilanz abzuschreibenden Beträge sogar rund 40 Millionen höher waren, als sie vom Bundesrate geschätzt worden. Die vorgeschriebenen Amortisationen kräftigten die finanzielle Lage der Bahngesellschaften und erhöhten ihren Kredit.

Dass bei der Behandlung der Botschaft des Bundesrates vom 6. März 1883 im Nationalrate sich beinahe eine Mehrheit für den Rückkauf der Centralbahn gefunden hatte, konnte nicht überraschen, da trotz der Ablehnung des Staatsbahnsystems im Jahre 1852 dessen Vertreter in den Behörden und in der öffentlichen Diskussion nicht verstummt waren. Namentlich der Bundesrat hatte von jeher die Wünschbarkeit des Überganges der schweizerischen Bahnen an den Bund eingesehen und, gestützt auf einen Bericht seines Post- und Baudepartements vom 15. April 1857 schon mit Botschaft vom 17. Juni 1857 den Erlass folgenden Gesetzes beantragt:

„Art. 1. Verfügbare Gelder der Eidgenossenschaft, welche nicht besondern Zwecken oder Stiftungen angehören, können auch auf den Ankauf schweizerischer Eisenbahnaktien verwendet werden.

„Art. 2. Es sollen nur bereits ausgegebene schweizerische Bahnaktien, die auf schweizerischen oder fremden Plätzen einen öffentlich notierten Kurs besitzen, angekauft werden.

„Art. 3. Ein Wiederverkauf von Aktien darf ohne Ermächtigung der Bundesversammlung nicht stattfinden.“

Damals schon wurde hervorgehoben, dass alle unsere Nachbarländer entweder bereits Staatsbahnen besässen oder in nicht allzu langer Zeit haben würden. „Infolge des unentgeltlichen Heimfalls der Bahnen oder der sukzessiven Amortisation des Kapitals aus dem Bahnertrage selbst werden diese Staaten in die Möglichkeit gesetzt, dem Publikum die Benutzung der Eisenbahnen viel wohlfeiler zu gestatten, als da, wo die Amortisation des Anlagekapitals nicht stattfindet. Wenn wir hierin nicht gleichen Schritt mit dem Auslande halten, so wird aller Transport in der Schweiz teurer sein, als auswärts; unsere Bahnen werden gleichsam mit einem Weggeld belegt bleiben, während im Auslande dieselben frei sind. Wie nachteilig dies auf unsere Industrie, ja auf unsere ganze volkswirtschaftliche Produktion einwirken muss, liegt auf der Hand.“ Durch den vorgeschlagenen Aktienankauf sollte nun der Bund allmählich Eigentümer der Bahnen werden.

Über diesen Gesetzesvorschlag war jedoch in der Bundesversammlung keine Verständigung zu erzielen, und von da an war in den amtlichen Protokollen weder vom Rückkauf noch von vorbereitenden Massnahmen mehr die Rede. Ausserhalb der Bundesbehörden hatte allerdings die Erörterung dieser Frage niemals aufgehört. 1862 erschien die Schrift von J. Stämpfli, damals Bundespräsidenten: Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. Dem Projekte Bartholonys von 1863 (Note adressé à M. le Président et MM. les membres du Conseil fédéral) folgte 1868 das Projekt von Bonna (Projet pour la centralisation du service et le rachat des chemins de fer suisses). 1869 veröffentlichte Dr. S. Kaiser einen „Beitrag zur Lösung der schweizerischen Eisenbahnfrage“ unter dem Titel: „Der Bund und die Eisenbahnen“ und 1874 Dr. Alfred Geigy in Basel: „Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen.“ Ständerat Olivier Zschokke richtete 1877 eine Druckschrift an

den Bundesrat, betreffend „den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes“, und Nationalrat Dietler, später Direktor der Gotthardbahn, schrieb über „die schweizerische Eisenbahnfrage einschliesslich des Rückkaufes“ im 4. Heft der schweizerischen Zeitfragen. 1877 empfahl Stämpfli nochmals die Betriebsübernahme und die Rückerwerbung der Eisenbahnen durch den Bund. Den Rückkauf behandelten ferner Ständerat Olivier Zschokke und Nationalrat Dr. Kaiser 1882 in der Schrift: „Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes.“ Durch all diese private Tätigkeit war aber die öffentliche Meinung noch nicht genügend aufgeklärt, um einem auch nur teilweisen Rückkauf zuzustimmen.

Das schweizerische Eisenbahndepartement unter Leitung des Bundespräsidenten Dr. Emil Welti liess sich jedoch in seinen Bestrebungen, die schweizerischen Eisenbahnen dem Lande zurückzuerwerben, nicht entmutigen. Da es der Ansicht war, dass der konzessionsgemässe Rückkauf aus finanziellen Gründen untunlich sei und nur der Weg der vertragsmässigen Erwerbung Erfolg haben könne, benutzte es eine sich bietende Gelegenheit, mit der Verwaltung der schweizerischen Nordostbahn in Verhandlungen betreffend die Übernahme der Nordostbahnunternehmung durch den Bund einzutreten. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war in einem der Direktion mit Schreiben vom 18. Januar 1888 zugestellten Vertragsentwurf niedergelgt. Laut diesem Vertrage trat die Nordostbahngesellschaft dem Bunde ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen ab, wogegen sie in eidgenössischen, zu 3½% verzinslichen, und zum Nennwert berechneten Obligationen für jede Prioritätsaktie 600 Fr. und für jede Stammaktie 500 Fr. erhalten sollte, Zinsbeginn mit dem 1. Januar 1887, Rückzahlung des Kapitals in längstens 70 Jahren in jährlichen Teilzahlungen von mindestens 500,000 Fr. Den Prioritätsaktien waren die ihnen für die Jahre 1880 bis und mit 1886 gutgeschriebenen Dividenden samt Zins und weitere 30 Fr. für das Jahr 1887 auszurichten. Die Liquidation sollte auf Rechnung des Bundes von der Gesellschaft den damaligen Direktoren übertragen und gemäss den Bestimmungen des Ver-

trages im Einvernehmen mit dem Bundesrat durchgeführt werden.

Zum Abschluss dieses Vertrages sah sich der Bundesrat, abgesehen von den allgemeinen Gründen, die für Einleitung der Verstaatlichungsaktion sprachen, durch die in Abschnitt V dargestellten besonderen Verhältnisse der Nordostbahn veranlasst. Da ihr die zur Erfüllung der übernommenen Bauverpflichtungen erforderlichen Geldmittel nicht zur Verfügung standen, hatte die Bundesversammlung ihr am 14. Februar 1877 ein Moratorium für die Erstellung der geplanten neuen Linien bewilligt. Der Bundesrat war der Ansicht, dass ein von einer Eisenbahngesellschaft mit einem Dritten über den Bau einer Linie abgeschlossener Vertrag den Bund nicht verpflichte, die Konzession für eine solche Vertragslinie zu erteilen oder für eine bereits erteilte Konzession die ausgelaufene Frist zu verlängern. Die Übernahme der Nordostbahn durch den Bund könne allerdings an dem Verhältnis, das durch die Bauverträge über die Moratoriumslinien der Gesellschaft gegenüber begründet worden sei, nichts ändern; andrerseits blieben aber davon auch die staatlichen Rechte unberührt, auf die der Bund überhaupt nicht verzichten könne und von deren Ausübung das Zustandekommen jeder Bahn abhängig sei. Die aus den Bauverträgen abgeleiteten Ansprüche auf den Bau einer Linie könnten daher nur gerichtlich geltend gemacht werden, wenn auch die staatliche Zustimmung zum Bau vorliege und die erforderlichen Konzessionen und Fristverlängerungen erteilt würden. Für den Bund lägen aber Gründe vor, nur aus freier Entschliessung und nicht etwa in Vollziehung der Privatverträge der Nordostbahn nach deren Übernahme gewisse Linien zur Ausführung zu bringen, für die er seiner Zeit die Konzession erteilt habe.

Diese Auffassung des Bundesrates stiess auf lebhaften Widerspruch bei der beteiligten Landesgegend; es wurde das Misstrauen erregt, dass der Bund die Ausführung der Moratoriumslinien unterlassen oder wenigstens erheblich verzögern würde, und unter dem Eindrucke dieser Stimmung, die in der Dezembersession 1887 der Bundesversammlung anlässlich einer Interpellation ihren Ausdruck gefunden hatte, musste sich der

Bundesrat überzeugen, dass eine Genehmigung des Vertrages durch die Bundesversammlung kaum zu erreichen sein würde. Als daher die Generalversammlung der Nordostbahn vom 25. Februar 1888 die Zustimmung ihrerseits von einer neuen Bedingung abhängig machte, wurden die Kaufsverhandlungen vom Bundesrate abgebrochen. Dieser Verstaatlichungsversuch auf dem Wege des freihändigen Kaufes war gescheitert.

Ein anderer Weg zur Vorbereitung der Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnnetzes wurde beschritten, als durch die Fusion der westschweizerischen Eisenbahnlinien mit der Jura-Bern-Luzernbahn gemäss Vertrag vom 16. August und 11./12. Oktober 1889 die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn gebildet worden war. Wie der Bundesrat in seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 30. Mai 1890, betreffend den Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausführte, ergaben sich aus dieser Fusion wichtige Folgen für die schweizerische Eisenbahnpolitik. Diese Vereinigung vollzog sich nicht bloss zwischen den privaten Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Betriebes des grössten schweizerischen Bahnnetzes, sondern es kam dabei die Bedeutung und der Einfluss der beteiligten Kantone in einer Weise zur Geltung, wie dies bei keinem der andern Bahnnetze der Fall war. Die entscheidende Beteiligung des Kantons Bern an dem Entstehen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der massgebende Einfluss, den er als grösster Aktionär bei der Verwaltung dieses Netzes ausgeübt hatte, verliehen dem letzteren den Charakter einer Staatsbahn. Durch die Genehmigung der Fusion hatten die Behörden und das Volk des Kantons Bern die Fortsetzung der bisherigen Eisenbahnpolitik gebilligt und gleichzeitig die Ziele gutgeheissen, die die Fusion ausdrücklich als die ihrigen anerkannte; der Kanton Bern glaubte, die eisenbahnpolitische Bundesgenossenschaft der Kantone Freiburg, Waadt und Wallis erworben zu haben, und diese hatten sich ihrerseits die Mitwirkung des grössten Kantons zur Erreichung ihres längst erstrebten Zieles, des Simplondurchstiches, gesichert. Neben dem rechtlichen und moralischen Einflusse, den vier Kantone mit

einer Bevölkerung von rund einer Million zur Erreichung ihres Zweckes auszuüben in der Lage waren, kam das unmittelbare finanzielle Interesse in Betracht, das sie an das neue Unternehmen knüpfte. Der Aktienbesitz der Kantone betrug im Jahre 1889 77,000 Stück, die in der Generalversammlung ebensoviel Stimmen repräsentierten, und zudem besassen sie im Verwaltungsrate der Gesellschaft 19 Mitglieder bei einer Gesamtzahl von 50 bis 60. Diese mächtige Stellung der genannten Kantone im Eisenbahnwesen musste notwendig zu einer Schwächung des Einflusses der Eidgenossenschaft führen, wenn diese nicht den Willen und die Kraft besass, sich auch ihrerseits die gebührende Stellung zu erobern. „Der Bund wird zwar gegenüber der fusionierten Gesellschaft imstande sein, die Pflichten zu erfüllen, welche ihm bei der heutigen Sachlage im schweizerischen Eisenbahnwesen obliegen; aber er wird es nicht vermögen, den weitaus höhern Aufgaben gerecht zu werden, welche die Zukunft gebieterisch an ihn stellt. So lange die Fusionen nicht als Vorbereitungen zur Verstaatlichung der Bahnen betrachtet und behandelt werden, führen sie im Gegenteil von diesem Ziele ab, indem sie die Macht der Gesellschaften stärken und die kantonalen Einflüsse auf Kosten derjenigen des Bundes vermehren.“

Um dieser Gefahr zu begegnen, hatte die Bundesversammlung bei Genehmigung der Konzessionsübertragung an die fusionierte Gesellschaft mit Beschluss vom 19. Dezember 1889 einen einheitlichen Rückkaufstermin für die Gesamtheit aller Linien auf den 1. Mai 1903 festgesetzt, mit der Berechtigung, von dort an jederzeit zurückzukaufen, und mit der Befugnis, dieses Recht schon nach zwei Jahren geltend zu machen, insofern der Bau der Simplonbahn bis zur italienischen Grenze vom Bund beschlossen werde. Zur Ausübung dieses Rückkaufsrechtes erschien aber der damalige Zeitpunkt nicht geeignet, und ebenso wenig waren die Verhältnisse einem Erwerbe auf dem Wege des Vertrages günstig. Dagegen eröffnete das Rechnungsgesetz dem Bunde den Weg, als Teilhaber in die Gesellschaft einzutreten und an deren Verwaltung teilzunehmen. Dem Staate war nämlich das Recht gewahrt, für jede Aktie in der Generalversammlung eine Stimme abzugeben, ohne der

Beschränkung des Obligationenrechtes unterworfen zu sein, die das Stimmrecht des einzelnen Aktionärs auf den fünften Teil der in der Generalversammlung vertretenen Stimmen begrenzt. Dieses unbeschränkte Stimmrecht bildete für den Staat das Mittel, nicht nur die öffentlichen Interessen gegenüber denen der Privataktionäre zu wahren, sondern durch Erwerbung der Stimmenmehrheit im geeigneten Zeitpunkte die Übernahme der Bahn herbeizuführen. Auf Verlangen der Bundesversammlung bei der Konzessionsübertragung war eine hierauf bezügliche Bestimmung in die Statuten der Jura-Simplon-Bahn ausdrücklich aufgenommen worden.

Der Bundesrat benutzte daher den ihm vom Kanton Bern gebotenen Anlass zum Erwerb von 30,000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn durch Vertrag vom 19. Mai 1890 als Vorbereitung zu deren Erwerb. Der Ankauf erfolgte zum Kaufpreise von 600 Fr. für die Aktie durch Ausgabe von 3% Rententiteln zum Kurse von 90%, mit Rentengenuss vom 1. Januar 1890 an, mit dem Vorbehalt jederzeitiger Einlösung dieser Rententitel, insgesamt oder serienweise, zum Nennwert gegen zwölfmonatliche Kündigung auf einen Zinsverfalltag. Durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 ist der Kaufvertrag mit dem Kanton Bern vom 19. Mai 1890 genehmigt und der Bundesrat zu weitern Ankäufen von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ermächtigt worden, unter der Bedingung, dass der im Vertrage festgesetzte Preis nicht überstiegen werde.

Das finanzielle Ergebnis dieser Operation war für den Bund ungünstig, indem sich bis Ende 1896 eine Mehrausgabe von 834,115 Fr. für die Verzinsung der Rententitel gegenüber den Dividenden der Prioritätsaktien ergab und zudem bei der Verstaatlichung die Prioritätsaktie nur mit 550 Fr. bezahlt wurde; auch der gehoffte eisenbahnpolitische Einfluss des Bundes in den Gesellschaftsbehörden der Jura-Simplon-Bahn blieb in der Folge aus.

Nachdem der Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890, betreffend den Erwerb von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn allseitige Zustimmung erfahren hatte, da ein Referendums-

begehren dagegen nicht gestellt worden war, ging der Bundesrat auf dem betretenen Wege weiter. Ein Konsortium von deutschen und schweizerischen Banken hatte ihm Angebote für den Erwerb von Centralbahnaktien gemacht. Die Verhandlungen führten zum Abschluss eines Vertrages vom 5. März 1891, in dem das Konsortium sich verpflichtete, dem Bundesrate 50,000 Stück, d. h. die Hälfte der Aktien der Schweizerischen Centralbahn, zu liefern gegen eidgenössische 3% Rententitel im Kapitalbetrage von 50 Millionen Franken, 40,000 Stück lieferbar nach Inkrafttreten des Vertrages, die übrigen 10,000 bis längstens 31. Dezember 1891. Die Aktien waren abzutreten mit dem Dividendenschein des Jahres 1891, die Rententitel dagegen waren vom 1. August 1891 an jährlich mit 30 Fr. zu verzinsen. Die Rententitel sollten in Form und Inhalt den im Jahre 1890 für den Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn ausgegebenen genau entsprechen.

Zur Begründung dieses Kaufvertrages führte der Bundesrat in der Botschaft an die Bundesversammlung vom 21. März 1891 aus: nachdem sich der Bund durch den Kauf der Prioritäten der Jura-Simplon-Bahn in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen habe, die ihn berechtige, für eine nicht ferne Zeit einen massgebenden Einfluss auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesamte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, habe für die weiteren Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein können, als die Anbahnung des Erwerbes der Centralbahn. Die Netze der beiden Bahnen umfassten das ganze Gebiet der Westschweiz, und die Centralbahn bilde nicht bloss die bedeutendste Zufahrtslinie zum Gotthard, sondern greife auch mit den Gemeinschaftslinien der Bötzbergbahn und der aargauischen Südbahn in das Verkehrsgebiet der Nordostbahn ein. Der Erwerb der Centralbahn befestige auch die Stellung des Bundes bezüglich der Simplonfrage; sein Einfluss auf den Betrieb der gesamten westschweizerischen Bahnen gebe ihm die Möglichkeit, der durch das Gesetz aufgestellten Pflicht, den Verkehrsverbindungen mit Italien möglichste Förderung angedeihen zu lassen, sowohl mit Bezug auf den Bau als auch für den Betrieb in vollem Masse nachzukommen. Selbst für den Fall, dass sich

der Erwerb der sämtlichen schweizerischen Hauptbahnen länger verzögern sollte, als wünschenswert sei, würde der Bund durch die Vereinigung der Jura-Simplon-Bahn mit der Centralbahn sich in den Besitz eines Bahngebietes setzen, das gross und verkehrsreich genug wäre, um in allen Beziehungen für den öffentlichen Verkehr die Vorteile zu erlangen, die man bei der heutigen Zersplitterung entbehre. Der Zweck des Ankaufes der Centralbahnaktien solle keineswegs der sein, dass der Bund dauernd Grossaktionär der Centralbahn werde, das Ziel sei vielmehr die Erwerbung der Centralbahn und deren Betrieb durch den Bund mit der gleichzeitigen Absicht der allmählichen Erwerbung des gesamten schweizerischen Bahnnetzes. Bereits seien Unterhandlungen über den Erwerb der gesamten Unternehmung eingeleitet; wenn diese zum Ziele führten und die Generalversammlung der Aktionäre bereit sei, zu gleichen Bedingungen zu verkaufen, wie sie der Vertrag über den Aktienkauf enthalte, sei der Zweck des Bundes auf einen Schlag erreicht, andernfalls würde der Besitz der angekauften Aktien den Bund in den Stand setzen, ohne Schwierigkeit auf anderem Wege die Abtretung der Bahn herbeizuführen.

Vor der Behandlung des Vertrages vom 5. März 1891 betreffend den Aktienkauf durch die Bundesversammlung hatten auch die Verhandlungen über den Ankauf der gesamten Unternehmung zum Abschluss geführt. Durch Vertrag vom 3. April 1891 über den Erwerb der Centralbahnunternehmung durch den Bund trat die Centralbahngesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen dem Bunde zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bötzbergbahn, aargauische Südbahn, Koblenz—Stein und Wohlen—Bremgarten) und mit Einschluss der vorhandenen Fonds; der Gesellschaft wurde vom Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1890 ein Höchstbetrag von 3,300,000 Fr. überlassen zur Ausrichtung einer Dividende von 33 Fr. Als Gegenwert war für jede Aktie die Übergabe eines eidgenössischen 3% Rententitels im Nennbetrage von 1000 Fr. mit Zinsgenuss vom 1. August 1891 an ausbedungen.

Die Bundesversammlung hatte somit die Wahl zwischen

dem Vertrag vom 5. März 1891 betreffend den Aktienkauf und dem vom 3. April 1891 betreffend den Erwerb der ganzen Unternehmung. Der Nationalrat entschied sich am 8. Juni mit 82 gegen 31 Stimmen für den Aktienankauf, der Ständerat am 18. Juni mit Stichentscheid des Präsidenten Soldati für die Gesamterwerbung. Der Nationalrat schloss sich am 25. Juni 1891 mit 80 gegen 38 Stimmen diesem Beschlusse an, nachdem am 24. Juni 1891 die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn den Vertrag ebenfalls genehmigt hatte. Gegen diesen Beschluss vom 25. Juni 1891 wurde jedoch das Referendum ergriffen und in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 der Ankauf der Centralbahn durch den Bund mit 289,406 gegen 130,729 Stimmen verworfen. Neben der grundsätzlichen Bekämpfung der Verstaatlichung der Eisenbahnen wurde in der öffentlichen Diskussion namentlich geltend gemacht, dass der Kaufpreis zu hoch sei. Nur in fünf von den Centralbahnlinien durchzogenen Kantonen hatte sich eine Mehrheit für den Antrag ausgesprochen. Zufolge dieser Abstimmung trat der langjährige Chef des Eisenbahndepartementes, der hochverdiente Bundespräsident Welti, aus dem Bundesrate aus.

VII. Die Entwicklung bis Ende 1900.

1. Hauptbahnen.

a) Jura-Simplon-Bahn. Simplontunnel.

Das wichtigste Ereignis war die Fusion der Westschweizerischen und Simplon-Bahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn auf den 1. Januar 1890 und der damit verbundene Ankauf der Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund, worüber in Abschnitt VI berichtet ist. Vorausgegangen war die Übernahme der Ligne d'Italie oder Simplonbahn durch die Westschweizerischen Bahnen mit Vertrag vom 26. März 1881. Diese Vereinigung stellte den raschern Ausbau der Walliser Linie in Aussicht und förderte die Bestrebungen für eine Alpenbahn durch den Simplon wesentlich. Am 1. Juni 1886 wurde die Zweiglinie Bouveret—St. Gingolph dem Betriebe übergeben, welche den Anschluss an die Linien der Paris—Lyon—Mittelmeerbahn in Savoyen vermittelte.

Der Fusion zwischen den Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Luzern-Bahn war folgende finanzielle Kombination zugrunde gelegt: Das Grundkapital der neuen Gesellschaft wird gebildet aus 52 Millionen Prioritätsaktien und 34 Millionen Stammaktien. Erstere setzen sich zusammen aus 38 Millionen bisheriger Aktien der Jura-Bern-Luzern-Bahn und 14 Millionen bisheriger Prioritätsaktien der Westschweizerischen und Simplon-Bahn. Die bisherigen 170,000 Stammaktien letzterer Bahn werden von 500 Fr. auf 200 Fr. herabgesetzt und bilden die 34 Millionen Stammaktien. Übrigbleibende weitere 204 Stammaktien der Westschweizerischen und Simplon-Bahn sind alsbald zurückzukaufen und zu amortisieren. Die Stammaktionäre erhalten zudem einen Genussschein auf die Aktie; diese Genussscheine sind am Reinertrag der Gesellschaft in der Weise beteiligt, dass sie von einem allfälligen Überschuss über 4½%

Dividende für die Prioritäten und von 4% für die Stammaktien einen Vierteil erhalten und bei Auflösung der Gesellschaft nach Rückzahlung der Prioritäts- und Stammaktien einen allfälligen Überschuss des kapitalisierten durchschnittlichen Reinertrages der der Rückkaufskündigung vorausgehenden fünf Jahre, mindestens aber 50 Fr. auf den Genussschein. Diese Genussscheine werden in der Bilanz nur pro memoria aufgeführt und haben kein Stimmrecht in der Generalversammlung. Durch den Fusionsvertrag werden den Kantonen und Gemeinden alle ihnen laut Konzessionen, Verträgen oder andern Verpflichtungsakten gegenüber den Gesellschaften der Westschweizerischen und Simplonbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn zustehenden oder aus dem Fusionsvertrage sich ergebenden Rechte und Vorteile garantiert; darunter sind namentlich auch die Heimfallsrechte der kantonalen Konzessionen verstanden, die der Bund für den Fall der Geltendmachung seines Rückkaufsrechtes früher für sich als unwirksam erklärte. Ferner war dem Bunde das Recht vorbehalten, die beiden fusionierten Bahnen zu erwerben, statt die Fusion zu genehmigen, jedoch nur unter der Bedingung, dass er die sofortige Ausführung des Simplondurchstiches übernehme. Der Bundesrat fand, dass der Eintritt in die Bedingungen des Fusionsvertrages zu belastend sei, indem zufolge der aufgestellten Berechnungen der Rückkaufspreis mit dem künftigen Ertrag der zu erwerbenden Bahn nicht im richtigen Verhältnisse stehe. Es sei auch nicht nachgewiesen, dass der vorauszusehende Verlust aus den Resultaten des Betriebes der Simplon-Bahn gedeckt werden könnte. Der Bundesrat sprach sich daher gegen den proponierten Rückkauf aus, erachtete es aber für zweckmässig, bei Erteilung der Zustimmung zur Fusion die Bedingungen für den künftigen Rückkauf genau zu normieren; es wurden einheitliche Bestimmungen für sämtliche fusionierte Linien festgesetzt, gemäss denen in Übereinstimmung mit den Konzessionen für die andern Hauptbahnen der kapitalisierte Reinertrag der der Rückkaufsankündigung vorausgegangenen zehn Jahre, zum mindesten aber das Anlagekapital zu vergüten ist. Der Rückkauf ist zulässig auf den 1. Mai 1903, 1918, 1933, 1948 und 1957. Die Frist zur Ankündigung des Rückkaufes

wird auf drei Jahre festgesetzt. Insofern der Bund den Bau der Simplonbahn (die Linie von Brig bis an die italienische Grenze) beschliesst, hat er jederzeit das Recht, auf eine einjährige Kündigung hin den Rückkauf zu den konzessionsgemässen Bedingungen zu verlangen. Streitigkeiten über den Rückkauf sind durch das Bundesgericht zu entscheiden. Den Aktien des Bundes und der Kantone wird das volle Stimmrecht in der Generalversammlung gewahrt. Der Bundesrat ist befugt, vier Mitglieder des Verwaltungsrates zu ernennen. Die Tarife sind auf einheitlicher Grundlage zu erstellen und dürfen im allgemeinen nicht höher sein, als die bisher auf dem Netz der Jura-Bern-Luzern-Bahn erhobenen. Unter diesen Bedingungen wurde der Fusionsvertrag von der Bundesversammlung durch Übertragung der Konzessionen an die neue Gesellschaft mit Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1889 genehmigt.

Dieser Fusionsvertrag enthält die wichtige Bestimmung: „Um den Kantonen, welche für den Simplondurchstich Subventionen bewilligt haben, eine Garantie zu geben, verpflichtet sich die neue Gesellschaft gegenüber diesen Kantonen und zwar gegenüber jedem für sich, zur Ausführung des Simplontunnels nebst nördlicher Zufahrtslinie zu schreiten, sobald die Bedingungen des Anschlusses und Betriebes der neuen Linie zwischen der Schweiz und Italien festgesetzt und Subventionen für den Tunnel im Gesamtbetrag von wenigstens 30 Millionen Franken beigebracht sein werden.“ Der Bundesrat bemerkte dazu in der Botschaft vom 30. Mai 1890 betreffend den Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn, die Erfüllung dieser Verpflichtung werde nur möglich, wenn eine Verständigung mit Italien über den baulichen Anschluss, den Betrieb und die gegenseitige finanzielle Beteiligung getroffen werden könne. Dieses könne aber nur geschehen durch den Bund und zwar durch Abschluss eines internationalen Vertrages, welcher der Genehmigung durch die Bundesversammlung unterliege. Es liege somit in der Hand der Eidgenossenschaft, die Bedingungen aufzustellen, von denen sie den Abschluss des Vertrages und damit die Ausführung der Unternehmung abhängig mache. Insbesondere müsse über die finanziellen Folgen des Baues Klarheit

geschaffen werden. Die erforderlichen Untersuchungen habe der Bundesrat bereits an die Hand genommen und werde sie um so genauer durchführen, wenn er nicht bloss die staatliche Aufsichtsbehörde, sondern auch als Aktienbesitzer beteiligt sei. Der Aktienbesitz des Bundes werde den Kredit der Gesellschaft heben und damit den Bau des Tunnels fördern.

Die Studien für den Bau eines Tunnels waren schon von der frühern Simplon-Gesellschaft so weit gefördert worden, dass deren Resultate im Juni 1877 den eidgenössischen und kantonalen Behörden vorgelegt werden konnten. Diese Bauvorlagen wurden auch den Regierungen von Italien und Frankreich mitgeteilt und mit ihnen Unterhandlungen über die Leistung von Subventionen begonnen. Die Direktion der Simplonbahn hatte schon am 2. Februar 1880 Pläne über den nördlichen Eingang des Tunnels dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt und um Baubewilligung nachgesucht, ein Begehren, dem allerdings als einem verfrühten, nicht entsprochen werden konnte, so lange über das Tunneltracé keine Vereinbarung mit Italien bestand.

Da die getrennt verwaltete Simplonbahn, an deren Spitze alt Bundesrat Cérésole stand, finanziell zu schwach war, um das Tunnelprojekt ernsthaft zu fördern, drängte namentlich der Kanton Waadt auf Vereinigung derselben mit den Westschweizerischen Bahnen. Nachdem dieser Fusionsvertrag vom 26. März 1881 die Genehmigung der Bundesversammlung am 28. Juni 1881 erhalten hatte, veranlasste die neue Gesellschaft unter Leitung des Direktors Ingenieur E. Colomb das Studium eines andern Projektes mit kleinern Steigungen, das dem Bundesrat am 8. März 1883 vorgelegt wurde. Da die Geldbeschaffung auch für das neue Projekt mit einem 20 km langen Tunnel unmöglich erschien, vereinigten sich die neue Gesellschaft und die Kantone zu weitern Studien, die ein neues Tracé für einen Tunnel von Brig bis Gondo (auf Schweizergebiet) ergaben, mit einer Länge von nur 16 km, und einem Kostenvoranschlag von 53 Millionen für eine einspurige Anlage und von 62,3 Millionen für Doppelspur. Für dieses Projekt beschlossen die interessierten Kantone Subventionen im Gesamtbetrage von 7 Millionen (Waadt 4, Freiburg 2 und Wallis 1). Durch Bundesbeschluss vom 27. April

1887 wurde anerkannt, dass diese Kantone mit Genf und Neuenburg, die noch keine bestimmten Subventionsbeschlüsse gefasst hatten, berechtigt seien, für den Fall des Zustandekommens der Simplonbahn auf die für eine westschweizerische Alpenbahn zugesicherte Bundessubvention von 4½ Millionen Anspruch zu erheben. Die Gesellschaft trat nun auch in Verbindung mit Bankinstituten zur Beschaffung des erforderlichen Privatkapitals.

Inzwischen war eine im französischen Parlament am 21. Juni 1870 gemachte Anregung, der Simplonunternehmung eine Subvention von 40 Millionen zu gewähren, die zufolge der politischen Ereignisse resultatlos geblieben war, 1873 wieder aufgenommen worden mit Erhöhung der beantragten Subvention auf 48 Millionen. Auch der Generalrat des Seine-Departements fasste 1874 und 1876 dem Unternehmen günstige Resolutionen, während parlamentarische und ausserparlamentarische Kommissionen sowie Ausschüsse der Handelskammern für dasselbe eintraten. Veranlasst durch eine Eingabe der Bahngesellschaft vom 4. April 1877 suchte der Bundesrat die französische Regierung für das Unternehmen zu gewinnen, fand aber kein Entgegenkommen, indem sich das Ministerium auf eine ablehnende Haltung der italienischen Regierung von 1877 berief. Im Parlament wurde dagegen im Herbst 1880 der Antrag gestellt, dem Simplon eine Subvention von 50 Millionen zu gewähren; er unterlag einem Gegenantrag, den Entscheid zu verschieben, bis die Studien über einen Mont-Blanc-Tunnel abgeschlossen seien. Erst jetzt ernannte das Ministerium eine Studienkommission, die aber nur zum Schluss kam, eine Ergänzung der vorhandenen Vorarbeiten zu verlangen.

Den verschiedenen zur Erörterung gelangten Einwendungen Rechnung tragend, hatte die Bahngesellschaft neue Erhebungen angeordnet, deren Ergebnisse 1882 vom Bundesrate der französischen und italienischen Regierung vorgelegt wurden. Auch dieser Schritt hatte keinen Erfolg, so dass auf die Unterstützung Frankreichs überhaupt verzichtet werden musste; es gelang 1886 eine billigere Lösung zu finden, die gestattete, von einer Beteiligung Frankreichs Umgang zu nehmen.

Auch in Italien war die Stimmung vorerst ungünstig. Auf eine Anfrage des Bundesrates von 1876 hatte das Ministerium des Äussern im Mai 1877 zwar die Vornahme von Studien auf italienischem Gebiet gestattet und die Erteilung einer Konzession in Aussicht gestellt, dagegen eine Beteiligung an den Baukosten abgelehnt, und nur die Erstellung einer Zufahrtslinie und die Gewährung direkter Tarife zugesagt. An diesem Standpunkt hielt Italien trotz neuer Verwendung lange Zeit fest.

Erst nach Vorlage des neuen Projektes von 1886 bot Italien zur Einberufung einer Konferenz Hand, die über die technischen Verhältnisse nähern Aufschluss geben sollte; sie fand vom 5./15. September 1887 in Domodossola und Lausanne statt. Das wichtigste Ergebnis war, dass Italien nur einem Projekte zustimmen wollte, bei dem der Tunnel auf italienischem Gebiet ausmündete. Durch diese für die Schweiz fatale Bedingung wurden neue Studien veranlasst.

Inzwischen hatte die Bahngesellschaft am 1. Oktober 1886 einen Vertrag mit einem Syndikat französischer, italienischer und schweizerischer Banken abgeschlossen, das sich bereit erklärte, den Tunnel nebst der Zufahrtsstrecke auf Schweizergebiet um den Forfaitpreis von 96 Millionen zu erstellen und die 36 Millionen in Aktien zu beschaffen, die neben den in Aussicht genommenen Subventionen und Obligationen von je 30 Millionen zum Bau erforderlich waren. In einem Vertrage vom 12. November 1887 wurden diese Bestimmungen genauer festgestellt und ein Pflichtenheft für die Bauausführung vereinbart.

Auf Grund dieser Finanzierung gelangte der Bundesrat am 24. Februar 1888 neuerdings an die italienische Regierung und beantragte eine Konferenz, die im April zusammentreten sollte. Italien antwortete erst am 29. April 1889 zustimmend, worauf die Konferenz anfangs Juli 1889 in Bern abgehalten wurde; das ihr vorgelegte Bauprojekt verlegte den südlichen Tunnelausgang auf italienisches Gebiet. Italien war mit dieser Änderung noch nicht einverstanden, sondern verlangte ein Tracé, das den Bau eines grösseren Teiles des Tunnels auf seinem Gebiet vorsah; vor der Einigung über die Tracéfrage wurde bezüglich der Subven-

tion keine Erklärung abgegeben. Auch zu einer Ernennung von Experten behufs kontradiktorischer Erörterung und Feststellung der von Italien gewünschten Traceänderung mit Kostenvoranschlag und Finanzplan wollte Italien nicht Hand bieten und verblieb bei seiner Weigerung, indem es mit Note vom 18. Februar 1890 nur erklärte, nichts hindere die Schweiz, die in Aussicht genommenen Studien von sich aus vorzunehmen; es beabsichtige die verdienstliche Initiative der Schweiz in dieser wichtigen Frage in keiner Weise zu stören.

Inzwischen hatte das eidgenössische Eisenbahndepartement ein neues Gutachten über die technische Frage durch Ingenieur Thommen von Basel in Wien eingeholt, das am 28. Oktober 1889 erstattet wurde. Während die vorgesehene Finanzkombination am Zusammenbruch einiger der beteiligten ausländischen Banken gescheitert war, hatte dagegen die Sache des Simplon durch die Fusion der Westschweizerischen und Simplonbahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn eine wesentliche Förderung erfahren. Mit Eingabe vom 3. Februar 1890 erklärte die neue Gesellschaft, dass sie sich endgültig für das Tracé mit 20 km Länge entschieden habe, ohne eine Erhöhung der in Aussicht genommenen italienischen Subvention von 15 Millionen zu beanspruchen, und ersuchte den Bundesrat um neue Schritte bei Italien.

Mit Beschluss vom 14. April 1890 entschied sich der Bundesrat definitiv für einen Basistunnel nach dem Projekt von 1882, womit er dem Begehren Italiens entsprach. Die Jura-Simplon konnte die neuen Planvorlagen schon im Juli 1891 dem Bundesrate unterbreiten, der eine Expertise anordnete, die ihren Bericht am 31. Oktober 1891 abgab.

Die Weiterführung der Studien durch die Jura-Simplon-Bahn veranlasste die Einreichung eines neuen Tunnelprojektes am 24. Oktober 1893, begleitet von einem Forfaitvertrag mit der Firma Brand, Brandau & Comp., gebildet von Brand und Brandau in Hamburg als Gesellschaftern und der Bank in Winterthur, Gebrüder Sulzer in Winterthur und Locher & Comp. in Zürich als Kommanditären. Der neue Plan, der nicht wesentlich von dem von 1891 abwich, sah die Erstellung eines ersten

einspurigen Tunnels mit Kreuzungsgeleise in der Mitte des Tunnels und mit Parallelstollen und späterm Ausbau des letztern in einen zweiten ebenfalls einspurigen Tunnel vor. Die Bauzeit des ersten Tunnels war auf 5½ Jahre, die des zweiten auf 4 Jahre angenommen. Die Bausumme war für den ersten Tunnel auf 58,820,000 Fr., für den zweiten auf 16,220,000 Fr. festgesetzt.

Das neue Projekt wurde Italien am 15. Februar 1884 vom Bundesrat zugestellt, das Ministerium des Auswärtigen begnügte sich mit Kenntnisnahme und weigerte sich, dazu bestimmte Stellung zu nehmen. Der Bundesrat ordnete seinerseits die Prüfung durch eine Expertise an, die den Ingenieuren G. Colombo in Mailand, Francis Fox in London und C. H. Wagner in Wien übertragen wurde. Das Gutachten vom 16. Juli 1894 war der Bauvorlage günstig, und der Bundesrat genehmigte sie am 24. August 1894.

Am 13. September 1894 wurde das Projekt der Italienischen Regierung übermittelt, mit dem Vorschlag, nunmehr eine Konferenz zum Abschluss eines Staatsvertrages zur Regelung der den Bau und Betrieb des Simplontunnels betreffenden Fragen abzuhalten. Auf den Wunsch Italiens fand vorerst am 25./27. Februar 1895 in Mailand eine Vorkonferenz statt zur Besprechung der technischen Fragen und zur Vorbereitung der Konzessionserteilung auf italienischem Gebiet. Nachdem der Entwurf für einen Staatsvertrag vom Bundesrat im Einvernehmen mit der Jura-Simplon-Bahn war aufgestellt worden, wurde Italien am 9. Juli 1895 neuerdings der Zusammentritt einer internationalen Konferenz vorgeschlagen, die sich im November 1895 in Bern versammelte; ihr Resultat war der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola. Gleichzeitig wurde zwischen der Italienischen Regierung und der Jura-Simplon-Bahn die Übereinkunft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon ab der italienisch-schweizerischen Grenze bei Iselle mit Pflichtenheft abgeschlossen, die die italienische Konzession enthält. Diese Übereinkunft wurde in einer Konferenz in Rom am 22. Februar 1896 endgültig redigiert.

Der genannte Staatsvertrag überband der Schweiz eine Subvention von 15 Millionen und Italien eine solche von 4 Millionen. Nachdem die Zuteilung der schweizerischen Subvention in einer Konferenz vom 6. Mai 1896 erörtert worden war, erfolgten sukzessive die Schlussnahmen der Kantone, so dass übernommen wurden von Waadt 4 Millionen, von Wallis 1, von Genf 1, von Freiburg 2, von Neuenburg 1¼ und von Bern 1 Million, dazu von der Stadt Lausanne 1 Million, von der Gemeindevereinigung Montreux 270,000 Fr. und von der Dampfschiffgesellschaft Leman 240,000 Fr., zusammen 11,760,000 Fr. neben der Bundessubvention von 4 ½ Millionen.

Der genannte Staatsvertrag konstatiert, dass Italien und die Schweiz sich vereinigen, um eine neue Verbindung zwischen den Bahnnetzen der beiden Staaten vermittelst einer Eisenbahn durch das Simplon-Massiv zu sichern; dieselbe umfasst drei Bahnstrecken, die nördliche Zufahrtslinie von Brig zum Tunneleingang, den grossen Simplontunnel mit der Bahnstrecke vom südlichen Tunneleingang bis zur Einfahrtsweiche der Station Iselle und die südliche Zufahrtslinie von da bis zur Station Domodossola. Der Bundesrat wird die Jura-Simplon-Bahn zum konzessionsgemässen Bau und Betrieb der nördlichen Zufahrtslinie und des grossen Tunnels anhalten. Die italienische Regierung verpflichtet sich dagegen zum Bau und Betrieb der südlichen Zufahrtsstrecke und wird der Jura-Simplon-Bahn die erforderliche Konzession zum Bau und Betrieb des grossen Tunnels auf italienischem Gebiet erteilen. Der grosse Tunnel ist gemäss den Vertragsplänen zu erstellen; die Zufahrtslinien sind nach den Anforderungen einer grossen internationalen Linie zu bauen. Vorläufig ist nur eine Spur auszuführen; wo aber der Ausbau auf die zweite Spur später eine grosse Ausgabenvermehrung bedingen würde, sind die Anlagen sofort für zwei Geleise zu bauen. Jede Regierung genehmigt die Bauprojekte und überwacht deren Ausführung auf ihrem Gebiet. Da jedoch der grosse Tunnel ein einheitliches Werk bildet, werden die Kontrolle und die Überwachung seiner Ausführung sowohl für das erste als für das zweite Geleise dem schweizerischen Bundesrat übertragen; die italienische Regierung hat das Recht, jeder-

zeit die Arbeiten des grossen Tunnels durch technische Delegierte besichtigen zu lassen, um den regelmässigen Gang dieser Arbeiten zu sichern. Die internationalen Vorschriften betreffend die technische Einheit sind genau zu beachten. Der Bundesrat wird die Vorschriften des Vertrages über den Bau des grossen Tunnels vollziehen lassen und über alle diesen Bau betreffenden Fragen entscheiden, immerhin auf Grund des Vorberichtes der italienischen technischen Delegierten, wenn diese Fragen Arbeiten auf italienischem Gebiet betreffen. Periodische Berichte über den Fortgang der Bauarbeiten sind beidseitig mitzuteilen. Der Bau ist acht Jahre nach Austausch der Ratifikationen des Vertrages zu vollenden. Ein Erlöschen der Konzession wegen Nichteinhalten der Frist darf aber nur im gegenseitigen Einvernehmen beider Regierungen verfügt werden. Vor der Ermächtigung zum Baubeginn hat die Jura-Simplon-Bahn beiden Regierungen den Nachweis zu leisten, dass sie genügende Mittel zur Ausführung der Konzessionen besitzt. Der Bundesrat verpflichtet sich, die 4½ Millionen Subvention gemäss dem Subsidiengesetz für Alpenbahnen vom 22. August 1878 dem Simplondurchstich zuzuwenden. Die italienische Regierung sichert der Jura-Simplon-Bahn eine jährliche Subvention von 66,000 Fr. zu, die von der Betriebseröffnung an bis zum Ablaufen der Konzession zu entrichten sind. Die Jura-Simplon-Bahn erwartet ausserdem, dass sie eine Subvention von 10½ Millionen von der Schweiz (Kantone, Gemeinden und Korporationen) erhalten werde und eine solche von 4 Millionen von Italien (am Unternehmen interessierte Provinzen, Gemeinden und Korporationen). Der Verzicht auf den Kantonen zustehende konzessionsgemässe Heimfallsrechte für bestimmte Bahnstrecken darf in die schweizerische Subvention der 10½ Millionen eingerechnet werden. Die Jura-Simplon-Bahn kann zur Ausführung des zweiten Geleises erst angehalten werden, wenn der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domodossola 40,000 Fr. per Kilometer und Jahr übersteigen wird. Für den Fall, dass die Erstellung des zweiten Geleises von der italienischen Regierung verlangt werden sollte, hätte sie an die Kosten eine Subvention von 10 Millionen zu leisten und die zweite Spur

auch von Iselle bis Domodossola auszuführen; würde dagegen die Jura-Simplon-Bahn die zweite Spur von sich aus erstellen oder von der Eidgenossenschaft dazu verhalten werden, wäre Italien nur zur Verlängerung der zweiten Spur bis Domodossola verpflichtet. Beide Teile werden den Verkehr über die Simplonbahn möglichst erleichtern und für den Transport der Reisenden, Güter und Poststücke die regelmässigsten, raschesten und billigsten Bedingungen sichern. Der Betrieb der Linie zwischen Brig und Domodossola wird durch die Jura-Simplon-Bahn besorgt. (In der Übereinkunft mit der Jura-Simplon-Bahn vom 22. Februar 1896 ist für die Strecke Iselle—Domodossola die Betriebsbesorgung durch diese Bahn auf den Fahr- und Zugsdienst beschränkt worden.) Auf den Zufahrtslinien zum Simplontunnel dürfen nicht höhere Taxen erhoben werden, als auf den anstossenden Bahnlinien. Die Taxen für Brig—Iselle werden nach der schweizerischen Konzession berechnet, in der Meinung, dass ein Zuschlag von 22 km bewilligt wird. Für die zu erstellenden direkten Transittarife ist die Genehmigung durch beide Regierungen vorbehalten. Der Bundesrat wird auf den Vorschlag Italiens eine angemessene Zahl von italienischen Mitgliedern in den Verwaltungsrat der Jura-Simplon-Bahn wählen (durch die Übereinkunft vom 22. Februar 1896 auf vier festgesetzt). Für richtigen Zugsanschluss und eine genügende Zugszahl (mindestens vier täglich in jeder Richtung) ist zu sorgen; die Bewohner beider Länder haben Anspruch auf gleiche Beförderungsbedingungen. Für die Zollbehandlung ist ein möglichst einfaches Verfahren zugesichert, jedenfalls ein gleich günstiges, wie für andere Grenzübergänge. Auch für die Postbeförderung, sowie für den Telegraphen- und Telephondienst, sind Erleichterungen vorgesehen. Richtige Unterbringung des Zoll-, Post-, Telegraphen-, Polizei- und Sanitätsdienstes in den internationalen Übergangsbahnhöfen ist zugesichert.

Die Übereinkunft zwischen Italien und der Jura-Simplon-Bahn vom 22. Februar 1896 mit Pflichtenheft enthält noch nähere Bestimmungen über die Steuerpflicht und teilweise Steuerbefreiung der Jura-Simplon-Bahn in Italien, über die Befugnisse zur Expropriation für den Bau mit Inbegriff von

Einrichtungen für allfälligen elektrischen Betrieb und über den Rückkauf der Bahnstrecke auf italienischem Gebiet. Dieser kann erklärt werden dreissig Jahre nach der Betriebseröffnung auf jährliche Ankündigung und gegen vollen Ersatz der Anlagekosten, unter Abzug der in Italien durch den Staat, die Provinzen, Gemeinden und Korporationen gewährten Subventionen. Italien wird der Gesellschaft die Anlagekosten vorbehältlich des genannten Abzuges zurückzahlen, falls es nicht vorzieht, die Konzession für eine neue Periode von 99 Jahren zu den gleichen Bedingungen zu erneuern. Immerhin fällt für diese neue Periode die jährliche Betriebssubvention von 3000 Fr. für den Kilometer dahin, und der Staat kann vom Rückkaufsrecht jederzeit Gebrauch machen. Nach Ablauf der zweiten Periode fällt die Bahn mit Zubehörden, mit Ausschluss des Rollmaterials und der Vorräte, unentgeltlich dem Staate zu. Während des Baues wird die Gesellschaft einen technischen Vertreter zur Entgegennahme der Verfügungen der italienischen Behörden in Iselle haben und mit der Betriebseröffnung rechtliches Domizil in Domodossola verzeigen, wo sie durch einen speziellen Repräsentanten vertreten sein wird. Allfällige Anstände technischer und administrativer Natur mit Bezug auf die Konzession und das Pflichtenheft werden vom italienischen Minister der öffentlichen Arbeiten entschieden; Zivilstreitigkeiten sind von einem Schiedsgericht zu beurteilen, in welches jede Partei zwei Schiedsrichter ernennt, die den Obmann wählen; dieser wird im Falle der Nichteinigung durch den Präsidenten des Appellationshofes in Rom bezeichnet.

Der Staatsvertrag vom 25. Februar 1895 ist vom italienischen Parlament am 4./21. Dezember 1896 und von der schweizerischen Bundesversammlung am 16./21. Dezember 1896 ratifiziert worden. Damit war in beiden Ländern die gesetzliche Grundlage geschaffen, um zur Ausführung des Werkes zu schreiten.

Der Bauvertrag zwischen der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn, vertreten durch den Direktionspräsidenten E. Ruchonnet und der Bauunternehmung des Simplontunnels Brant, Brandau & Comp. wurde am 15. April 1898 abgeschlossen und am 28. Mai 1898 vom Verwaltungsrat der Jura-

Simplon-Bahn ratifiziert. Der Bundesrat genehmigte die Baupläne mit Beschluss vom 14. Juli 1898. Am 15. Juli reichte die Direktion diese Pläne auch dem eidgenössischen politischen Departement zu Handen des italienischen Ministeriums der öffentlichen Bauten zur Genehmigung ein. Mit Schreiben vom 13. August 1898 stellte die Jura-Simplon-Bahn der Bauunternehmung das erforderliche Terrain für den Baubeginn auf der Nord- und Südseite des Tunnels zur Verfügung, forderte sie auf, nunmehr laut Bauvertrag bis zum 13. November 1898 mit der mechanischen Bohrung zu beginnen, und stellte fest, dass demgemäss der erste Tunnel bis zum 13. Mai 1904 zu vollenden sei. Mit dieser Anzeige erklärte sich die Bauunternehmung am 19. August 1898 einverstanden. Die Bauarbeiten wurden sodann rechtzeitig begonnen.

Bezüglich der schweizerischen Subvention ist zu bemerken. dass zufolge der endgültigen Beschlussfassung fallen auf:

	Barzahlung	Verrechnung der Heimfallsrechte	Total
	Fr.	Fr.	Fr.
Bern	1,000,000	—	1,000,000
Freiburg	200,000	1,800,000	2,000,000
Waadt	3,250,000	750,000	4,000,000
Wallis	1,000,000	—	1,000,000
Neuenburg	250,000	1,000,000	1,250,000
Genf	300,000	700,000	1,000,000
Gemeinde Lausanne	1,000,000	—	1,000,000
Montreux	270,000	—	270,000
Dampfschiffgesellschaft d. Leman	240,000	—	240,000
	7,510,000	4,250,000	11,760,000
Subvention des Bundes . . .			4,500,000
Total			16,260,000

Für diese Einzahlungen sind Subventionsaktien von 200 Fr. ausgestellt worden; diejenigen für die Bundessubvention wurden den Kantonen im Verhältnis der von ihnen geleisteten Subventionen zugeteilt, nämlich Bern 2195, Freiburg 4390, Waadt 8780, Wallis 2195, Neuenburg 2745 und Genf 2195, zusammen

22,500 Aktien. Diese Bundessubvention ist mit Beschluss der Bundesversammlung vom 30. Juni 1898 definitiv bewilligt worden.

Die Italienische Subvention von 4 Millionen verteilt sich wie folgt:

Italienische Regierung	L. 600,000
Provinzen Mailand, Genua, Novara, Alessandria, Pavia und Bologna	„ 1,282,250
Handelskammern von Mailand, Bologna, Lodi, Pavia und Alessandria	„ 24,630
Ersparniskasse Mailand.	„ 71,687
Gemeinden (darunter Mailand mit 1,150,000 und Genua mit 750,000).	„ 2,023,991
Total .	L. 4,002,558

Die zur Leistung des Finanzausweises weiter erforderlichen 60 Millionen wurden durch ein $3\frac{1}{2}$% Anleihen aufgebracht, das laut Vertrag vom 29. Dezember 1897 von den Kantonalbanken von Waadt, Bern, Zürich, Solothurn und Neuenburg übernommen worden ist, gegen Garantieleistung durch die Eidgenossenschaft, zu deren Erteilung der Bundesrat mit Bundesbeschluss vom 19. April 1898 ermächtigt wurde. Die Garantieerklärung des Bundesrates erfolgte am 14. Juli 1898. Durch Beschluss der Generalversammlung der Jura-Simplon-Bahn vom 27. Mai 1898 sind alle den Simplonbau betreffenden Fragen für die Gesellschaft endgültig erledigt worden; der Bundesrat genehmigte den Finanzausweis am 14. Juli 1898.

Zu bereinigen war noch die Frage des Anschlusses des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und des Betriebes der Bahnstrecke Iselle—Domodossola; diese Verhältnisse wurden durch die Konvention zwischen der Schweiz und Italien vom 2. Dezember 1899 geordnet, nachdem sie in einer Konferenz in Bern vom 18./22. September 1899 erörtert worden waren. Durch diese Übereinkunft wurde bestimmt, dass der technische Anschluss bei der Einfahrtsweiche der Station Iselle auf der Tunnelseite zu erfolgen habe, und dass der internationale Bahnhof in Domodossola zu erstellen sei zum

Austausch des internationalen Verkehrs, des Post- und Telegraphendienstes, der allgemeinen und der Sanitätspolizei; der schweizerische Zolldienst sei dagegen im Bahnhof in Brig vorzunehmen, mit Ausnahme desjenigen für die Reisenden und die Postgegenstände, der mit dem gesamten italienischen Zolldienst in Domodossola abzuwickeln ist. Über den Betrieb der Bahnstrecke Iselle—Domodossola und des gemeinschaftlich benützten Bahnhofes Domodossola enthält der Staatsvertrag nur die allgemeinen grundsätzlichen Bestimmungen; über deren Ausführung haben sich die beiden Bahnverwaltungen zu verständigen. (Die bezüglichen Verträge sind zwischen den Italienischen Staatsbahnen und den Schweizerischen Bundesbahnen am 19. Februar 1906 abgeschlossen worden.) Die Ratifikation des Staatsvertrages erfolgte durch die Bundesversammlung am 22. Dezember 1899 und durch das italienische Parlament am 5./12. Juli 1900.

Von der J u r a - B e r n - L u z e r n - B a h n war mit dem Bau der B r ü n i g b a h n begonnen worden, die als Schmalspurbahn mit Zahnradstrecken Luzern mit dem Berner Oberland zu verbinden und Unterwalden dem Verkehr zu öffnen bestimmt war. Für den Fall der Fortsetzung dieser Linie von Brienz bis Interlaken innerhalb der Frist von drei Jahren hat der Kanton Bern mit Dekret vom 28. Januar 1887 eine Subvention von 500,000 Fr. zugesagt, die der Simplonsubvention wäre beigefügt worden; die Lösung dieser Frage wurde aber für einmal verschoben.

b) Andere Hauptbahnen.

Die Linien des *Jura Industriel* waren laut Vereinbarung vom 29. März 1875 auf den 1. Mai an die B e r n i s c h e n J u r a b a h n e n übergegangen zum Preise von 3,600,000 Fr., wobei die frühere Gesellschaft 1,200,000 Fr. einbüsste. Nach zehn Jahren trat neuerdings eine Änderung ein, da nach lebhaften Kämpfen der Kanton Neuenburg am 25. Juni 1885 von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch machte, so dass die Bahn unter der Bezeichnung N e u e n b u r g e r

Jurabahn (Jura Neuchâtelois) auf den 1. Januar 1886 Eigentum des Kantons Neuenburg wurde, der für dieselbe 5,141,079 Fr. zu bezahlen hatte. Der Betrieb wurde an eine besondere Gesellschaft verpachtet, die jedoch während einer Reihe von Jahren den Pachtzins nicht herausbrachte, so dass zur Aufrechterhaltung des Betriebes die Intervention des Kantons und interessierter Gemeinden, insbesondere von Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, notwendig wurde.

Die alten Hauptbahnen der Mittel- und Ostschweiz waren mit Ausführung der Bauverpflichtungen voll beschäftigt, die sie in der Periode vor 1886 übernommen hatten. Daneben waren die durch die Verkehrszunahme bedingten Erweiterungen der Bahnhöfe und Stationen auszuführen und der Bestand des Rollmaterials zu ergänzen. Auf diesen Ausbau beschränkten sich von 1886 bis und mit 1900 die Centralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn.

Eine Anregung von Dr. Julius Frey in Zürich vom 19. März 1893, gegenüber der Vereinigung der Bahnen der Westschweiz auch die Bahninteressen der Mittel- und Ostschweiz durch eine Fusion der Centralbahn und der Nordostbahn zusammenzufassen, um die Betriebsvorteile einer Zentralisation zu erreichen, fand keinen Anklang.

Während die äussere Entwicklung dieser Bahnen ihren regelmässigen Verlauf nahm und sich eine steigende Verbesserung ihrer kommerziellen und finanziellen Verhältnisse einstellte, zeigten sich bisher ungewohnte Erscheinungen in der innern Geschäftsführung. Das Schwergewicht in den Generalversammlungen hatte sich zufolge eines grossen Wechsels im Aktienbesitz verschoben. Die bei den Bahnen eingetretenen Finanzkrisen hatten viele einheimische Aktionäre veranlasst, ihren Besitz an das Grosskapital des In- und Auslandes zu verkaufen; die Eisenbahnaktien spielten eine grosse Rolle bei den Spekulationen der Börse. Bei Bestellung der Verwaltungsräte traten Einflüsse zu tage, die früher, wenigstens offen, in gleichem Masse sich nicht geltend gemacht hatten. Das Resultat waren Änderungen im Personalbestand der leitenden Behörden. Bei

der Centralbahn erfolgte 1887 der Rücktritt des Präsidenten des Direktoriums Dr. J. J. Vischer-Iselin und dessen Ersetzung durch den damaligen Vizepräsidenten J. J. Adam, zufolge von Differenzen mit dem zum Präsidenten des Verwaltungsrates der Centralbahn gewählten Präsidenten des Schweizerischen Bankvereins J. J. Schuster. Bei der Jura-Simplon-Bahn wurde Direktionspräsident Marti 1892 durch den den Bankkreisen genehmern L. Ruchonnet ersetzt. Bei der Nordostbahn war die vom Präsidenten des Verwaltungsrates, Guyer-Zeller, geleitete Finanzgruppe 1894 übermächtig geworden und missbrauchte ihre Mehrheit in der Generalversammlung zum Sturze der Direktion, aus der Dr. Eugen Escher, E. Russenberger, Th. Wirth und Arbenz entfernt und durch willfährige Personen ersetzt wurden. Präsident des Direktoriums der Centralbahn war nach dem Hinscheide Adams seit dem 1. Juli 1888 Placid Weissenbach, der auf Ende 1896, zufolge seiner Stellungnahme für die Verstaatlichung, weggewählt und durch Wilhelm Heusler-Von der Mühl ersetzt wurde. Die Leitung der Vereinigten Schweizerbahnen blieb unverändert in der Hand von Wirth-Sand; nur beschränkte er sich seit 1896 auf das Präsidium des Verwaltungsrates, während Dr. Baumann Präsident der Direktion wurde. An die Spitze der Direktion der Gotthardbahn trat nach dem Hinscheide von J. Zingg Dr. Stoffel.

Über die Lohnbewegung beim Bahnpersonal wird im Teil II berichtet werden.

Die kommerzielle Entwicklung aller Hauptbahnen wurde von Jahr zu Jahr günstiger, die Wunden der übernommenen Baulasten heilten nach und nach und die Aussicht auf eine günstige Zukunft erschien gesichert.

2. Nebenbahnen.

a) Normalspurbahnen.

Das Netz der normalspurigen Nebenbahnen wurde zufolge der Initiative der interessierten Landesgegenden stetig vergrössert. Die kleine Kriens-Luzern-Bahn vermittelte seit dem 25. Oktober 1886 den Anschluss des industriellen

Kriens an die Stadt Luzern. Der Kanton Genf erbaute die Bahn von Genf — Eaux-Vives auf dem linken Rhoneufer über Annemasse nach Savoyen, deren Betrieb der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn übertragen und am 1. Juni 1888 eröffnet wurde. Seit dem 1. November 1889 wurde die Bahn Langenthal — Huttwil betrieben und auf den 9. Mai 1895 durch die Vollendung von Huttwil — Wolhusen eine neue Querverbindung zwischen der Centralbahnlinie Bern—Olten und der Bern-Luzern-Bahn geschaffen. Die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn hatte sich unter der Leitung von Bühler-Honegger zur Schweizerischen Südostbahn erweitert und bildete mit der Betriebseröffnung der Strecken Pfäffikon—Samstagern und Biberbrück—Goldau am 4. August 1891 eine direkte Verbindung zwischen dem obern Zürichsee und der Gotthardbahn, deren Konkurrenzfähigkeit allerdings durch ungünstige Steigungsverhältnisse wesentlich beschränkt war. Von Zürich führte seit dem 3. August 1892 die Sihltalbahn in den forstreichen und schöne Ausflüge bietenden Sihlwald am Albis, am 1. Juni 1897 verlängert von Sihlwald bis Sihlbrugg.

Von grosser Bedeutung für den Fremdenverkehr des Berner Oberlandes ist die am 1. Juni 1893 eröffnete Thunerseebahn, die von Scherzligen auf dem linken Ufer längs des Thunersees nach Därligen — Interlaken führt. Diese Linie, eine unmittelbare Fortsetzung der Centralbahnlinie Bern—Thun, war der Centralbahngesellschaft entgangen, indem sie die Rücksichtnahme auf die konkurrenzierte Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees und die Befürchtung einer ungenügenden Rendite angesichts des nahen Rückkauftermins von ernstlicher Bewerbung abhielt. Die Thunerseebahn übernahm auch den Betrieb der Bödelibahn und der am 14. Juni 1893 eröffneten Zahnradbahn auf die Schynige Platte.

Am 16. August 1897 wurde die Strecke Spiez — Erlenbach der Bahn nach Zweisimmen dem Betriebe übergeben. Die Erstellung dieser Bahn war wesentlich gefördert worden durch den Erlass des Bernischen Eisenbahn-Subventionsgesetzes von 1875, erweitert durch dasjenige vom 8. April

1891, das in der Volksabstimmung vom 5. Juli 1891 mit 26,584 gegen 13,177 Stimmen angenommen worden war. Dieses Gesetz nahm die Beteiligung des Kantons an neu zu erbauenden 270 km Eisenbahnen mit 41 Millionen in Aussicht; es gelangten vorerst nur zur Verwendung 160,000 Fr. an die Huttwil-Wolhusen-Bahn, 480,000 Fr. an die Spiez-Erlenbach-Bahn und 1 Million an die Burgdorf-Thun-Bahn. Letztere Bahn, die einen direkten Anschluss Burgdorfs an Thun mit Umgehung Berns darstellt, wurde am 21. Juli 1899 dem Betriebe übergeben. Sie ist namentlich bemerkenswert als erste Normalspurbahn der Schweiz, die elektrisch betrieben wurde, auf Anregung des Direktors der Emmenthalbahn H. Dinkelmann.

Die Schweizerische Seethalbahn ist auf den 1. Oktober 1895 von Lenzburg bis Wildegg verlängert worden zum direkten Anschluss an die Nordostbahn. Die Querverbindung Freiburg—Murten wird seit 23. August 1898 betrieben, deren Fortsetzung bis Ins seit dem 1. Mai 1903. Die kurze Bahnstrecke Oensingen—Balsthal verbindet das industrielle Balsthal seit dem 17. Juli 1899 mit der Gäubahn. Zu erwähnen sind noch Orbe—Chavornay, eröffnet am 17. April 1894 und Pont—Brassus, eröffnet am 21. August 1899.

b) Schmalspurbahnen.

Eine wesentliche Vermehrung hat das Netz der Schmalspurbahnen erfahren, zu deren Entwicklung insbesondere die Einführung des elektrischen Betriebes beigetragen hat.

Hervorzuheben ist in erster Linie die Rhätische Bahn. Auf Anregung von Holsbör in Davos und mit tätiger Unterstützung durch Regierungsrat Th. Bühler war vorerst die Bahn Landquart—Davos durch das Prättigau ins Leben gerufen worden. Die am 9. Oktober 1889 eröffnete Strecke Landquart—Klosters wurde auf den 21. Juli 1890 bis Davos verlängert und sodann mit wesentlicher Beteiligung des Kantons Graubünden die Linien Landquart—Chur und Chur—Thusis erstellt und letztere am 1. Juli, erstere am 29. August 1896 dem Betriebe übergeben. Als der Hauptaktionär der Rhätischen

Bahn, die schweizerische Eisenbahnbank in Basel, ihren Aktienbesitz veräussern wollte, hielt die Regierung von Graubünden den Zeitpunkt für geeignet, den Ausbau des schmalspurigen Bahnnetzes zu sichern und suchte mit Eingabe vom 25. Juni 1897 an den Bundesrat um die Unterstützung des Bundes nach. Durch Erwerbung von 5000 der 5500 Aktien der Rhätischen Bahn für 2,500,000 Fr. und der 2,250,000 Fr. Obligationen II. Hypothek derselben, welche eigentlich Prioritätsaktien waren, hatte sie sich in den tatsächlichen Besitz der Stammlinie eines bündnerischen Eisenbahnnetzes gesetzt; gleichzeitig verpflichtete sich der Kanton zum Zwecke der Bedienung aller Haupttalschaften durch Eisenbahnen und deren Verbindung unter sich zu einer Aktienbeteiligung von 40,000 Fr. resp. 50,000 Fr. und 70,000 Fr. per Bahnkilometer, je nach den Kosten des Baues, für den Fall, dass die Gemeinden eine Beteiligung von mindestens 25,000 Fr. per Kilometer zusichern und den Gemeindeboden, sowie Sand, Kies und Steine unentgeltlich an die Unternehmer abtreten. Dieses Subventionsgesetz, das am 29. Mai 1897 vom Grossen Rat und am 20. Juni 1897 durch die Volksabstimmung genehmigt wurde, legte dem Kantone eine Last von 10 Millionen auf. Dazu hatten die an der Engadiner- und Oberländerbahn interessierten Gemeinden an Aktien 1,825,000 Fr. und an Naturalleistungen zirka 200,000 Fr. oder rund 2 Millionen zu übernehmen, und die Gemeinden des Prättigaus und Davos 1,500,000 Fr. in Aktien. Diese Leistungen reichten aber zur Verwirklichung der geplanten Bahnunternehmung nicht aus, indem die Baukosten veranschlagt waren für die bestehende Rhätische Bahn auf 16 Millionen, für Thusis—Samaden auf 18 Millionen und für Reichenau—Ilanz auf 5 Millionen, zusammen auf 39 Millionen, wozu, da es sich um Gebirgsbahnen handle, mindestens noch 1 Million für Unvorhergesehenes zu rechnen sei, und somit die Gesamtsumme 40 Millionen betrage. Das Memorial führte aus, dass Kanton und Gemeinden zufolge ihrer wirtschaftlichen Lage zu weitergehenden Opfern nicht fähig seien. Es werde beabsichtigt, in erster Linie eine schmalspurige Bahn von Thusis über Filisur nach Samaden zum Anschlusse des Engadins an das Zentrum des Kantons, und eine

Abzweigung von Reichenau nach Ilanz zur Verbindung mit dem bündnerischen Oberland zu erstellen. Die veranlassten technischen und kommerziellen Studien hätten ergeben, dass dieses Projekt lebensfähig sei, wenn der Bund eine Subvention von 8 Millionen à fonds perdu leiste.

Der Bundesrat anerkannte in seiner Botschaft vom 12. April 1898, dass die Analogie der Unterstützung der Monte-Cenere-Linie durch eine Bundessubvention von 2 Millionen für die Beteiligung des Bundes bei einer Bahnunternehmung spreche, die dazu bestimmt sei, das Engadin enger mit dem Innern des Kantons Graubünden und mit der Schweiz überhaupt zu verbinden; durch das Vorrücken ausländischer Bahnlinien in die Nähe des Engadins werde eine Verkehrsverschiebung zu gunsten des Auslandes und damit eine gewisse Entfremdung geschaffen, welche zu verhindern im hohen politischen Interesse der Eidgenossenschaft liege; es handle sich somit wirklich nicht bloss um lokale Bestrebungen, die mit den Projekten für Erstellung neuer Bahnverbindungen im Innern des Landes auf gleiche Stufe gestellt werden könnten, sondern um solche von allgemein schweizerischer Bedeutung; berechtigt sei auch der Hinweis auf die militärischen Gesichtspunkte und auf die dem Bunde durch Erstellung der Engadiner Bahn und der Oberländer Bahn erwachsenden direkten finanziellen Vorteile, indem für die Postverwaltung aus derselben ein Minderausfall von rund 182,000 Fr. sich ergebe; da einerseits die einzige Rettung, aus einer bedauerlichen wirtschaftlichen und politischen Lage, die jetzt schon das Engadin in wirtschaftlicher Beziehung zum grössten Teile von Italien abhängig mache, herauszukommen, in der Verbindung des Engadins durch einen Schienenstrang mit dem schweizerischen Hinterlande liege und anderseits die im Bereiche der Möglichkeit liegenden Anstrengungen und finanziellen Opfer der Regierung und der Gemeinden des Kantons Graubünden nicht genügen, um den Ausbau des bündnerischen internen Netzes finanziell zu sichern, empfehle sich unter diesen ganz ausnahmsweisen Verhältnissen die Gewährung einer Subvention von 8 Millionen in Aktien II. Ranges; die Bewilligung erfolgte mit Bundesbeschluss vom 30. Juni 1898. So war das für die neuen

Linien auf 26 Millionen berechnete Baukapital durch 15,850,000 Franken in Aktien, wovon 7,850,000 Fr. I. und 8 Mill. II. Ranges und durch 10,150,000 Fr. in einem vom Kanton Graubünden emittierten Hypothekaranleihen gesichert und damit der Ausgangspunkt gegeben für die wichtige Albulabahn von Chur in das Engadin, die eine ganz bedeutende Verkehrsbewegung ins Leben rief. Bau und Betrieb wurden von Ingenieur Schucan geleitet; Präsident des Verwaltungsrates war Nationalrat A. von Planta.

Das Berner Oberland wurde dem Touristenverkehr näher aufgeschlossen durch die Eröffnung der Berner Oberlandbahnen mit den Strecken Interlaken—Lauterbrunnen und Zweilütschinen—Grindelwald am 1. Juli 1889. Die Schynige Platte folgte am 14. Juni 1893 und die Wengernalp-Bahn, die von Lauterbrunnen über die kleine Scheidegg nach Grindelwald führt, am 20. Juni 1893. Die Drahtseilbahn Lauterbrunnen—Mürren war schon seit dem 14. August 1891 in Betrieb und die Brienz-Rothhorn-Bahn seit dem 17. Juni 1892. Die kühnste der Bergbahnen, die Jungfraubahn, ins Leben gerufen durch Guyer-Zeller, wurde am 20. September 1898 mit der Strecke Scheidegg—Eigergletscher eröffnet; am 2. August 1899 folgte das Teilstück Eigergletscher—Rothstock.

In der Nähe des Vierwaldstättersees führte seit dem 8. Juli 1888 eine Drahtseilbahn auf den Bürgenstock und die Pilatusbahn seit dem 4. Juni 1889 auf den Pilatus, die Stanserhorn-Bahn mit der Zufahrtsstrecke Stansstad—Stans seit dem 26. August 1893 auf das Stanserhorn; in Stans schloss am 5. Oktober 1895 die elektrische Engelbergbahn an bis Engelberg.

In der Westschweiz wurde das berühmte Zermattal durch die Visp-Zermatt-Bahn an das Rhonetal angeschlossen, und zwar am 5. Juli und 28. August 1890 mit den Strecken Visp—Stalden und Stalden—St. Niklaus, am 18. Juni 1891 mit St. Niklaus—Zermatt. Die Zahnradbahn auf den Gornergrat folgte am 20. August 1898.

Im Kanton Tessin erleichtert seit dem 27. März 1890 die Bahn von Paradiso bei Lugano auf den Monte Salvatore

den Besuch dieses Aussichtspunktes und seit dem 5./22. Juni 1890 eine Bahn von Capolago, Station der Gotthardbahn, den Besuch des Monte Generoso.

Abgesehen von diesen Bahnen im Hochgebirge und den unmittelbar anschliessenden Tälern wurden dem Betriebe ferner übergeben:

Dampfbahnen: von der Appenzellerbahn die Fortsetzung nach Inner-Rhoden mit den Strecken Urnäsch—Gontenbad am 16. August und Gontenbad—Appenzell am 29. Oktober 1886; Genf—Veyrier am 20. Juli 1887; Frauenfeld—Wil am 1. September 1887; die Birsigtalbahn mit der Strecke Basel—Therwil am 4. Oktober 1887, und Therwil—Flühen am 12. Oktober 1888; Ponts—Sagne—Chaux-de-Fonds am 25. Juli 1889; die Appenzellische Strassenbahn mit der Strecke St. Gallen—Gais am 1. Oktober 1889; Saignelégier—Chaux-de-Fonds am 7. Dezember 1892, Yverdon—Ste-Croix am 27. November 1893; Bière—Apples—Morges am 1. Juli 1895; Bern—Muri—Worb (ursprünglich Dampfbahn, später elektrisch betrieben) am 21. Oktober 1898;

elektrische Schmalspurbahnen: die Brünigbahn (erwähnt bei der Jura-Simplon-Bahn) am 14. Juni 1888; Sissach—Gelterkinden am 18. Mai 1891, von der Bahn Bex—Gryon—Villars die Strecke Bex—Bevieux am 10. September 1898 und Bevieux—Gryon am 4. Juni 1900; von der Bahn Aigle—Leysin die Strecke Aigle—Grand Hôtel am 5. Mai und Pont—Leysin am 8. November 1900.

c) Bergbahnen, Zahnrad- und Drahtseilbahnen.

Ausser den im Zusammenhang mit andern Bahnen, die das gleiche Verkehrsgebiet bedienen, genannten sind noch die Eröffnungsdaten folgender Bahnen zu erwähnen:

Zahnradbahnen: Glion—Rochers de Naye am 2. Juli und 16. September 1892; Vevey—Montreux (Trait Planches) am 6. Juli 1898.

Drahtseilbahnen: Lugano, Stadt—Bahnhof am 8. November 1886; Biel—Magglingen am 2. Juni

1887; Zürichbergbahn am 8. Januar 1889; Beatenbergbahn am 21. Juni 1889; Ragaz—Wartenstein am 1. August 1892; St. Gallen—Mühleck am 14. Dezember 1893; Dolderbahn am 15. Juli 1895; Rheineck—Walzenhausen am 27. Juli 1896; Cossonay Bahnhof—Stadt am 28. August 1897; Biel—Leubringen am 19. Januar 1898; Neuveville—St. Pierre in Freiburg am 4. Februar 1899; Reichenbachbahn am 8. Juni 1899; Gurtenbahn bei Bern am 12. September 1899; Lausanne—Signal am 18. Oktober 1899; Davos—Schatzalp am 24. Dezember 1899; und Vevey—Chardonne—Pélerin am 24. Juli 1900.

3. Baukosten und Betriebsergebnisse.*)

Ende 1900 umfasste das schweizerische Bahnnetz:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Bahnen mit Lokomotivbetrieb	3,707,068	3,867,000
Drahtseilbahen.	21,531	20,630
	3,728,599	3,887,630
1885	2,761,611	2,805,478
Zuwachs	966,988	1,082,152

Über das auf den Bau dieser Linien bis Ende 1900 aufgewendete Kapital gibt die Tabelle Seite 115 Aufschluss.

Ausserdem waren zu Bauzwecken bis Ende 1900 verwendet worden 1,515,931 Fr. amortisiertes Kapital und Baufonds aus Betriebserträgen.

In Nebengeschäften waren angelegt bei den Lokomotivbahnen 7,131,658 Fr. und bei den Drahtseilbahnen 8,506,717 Fr. und ausgegeben für noch nicht vollendete Objekte bei den Lokomotivbahnen 54,511,187 Fr. (1885: 1,564,834 Fr.)

Die Betriebsresultate der Periode 1885/1900 sind den Tabellen Seite 116 und 117 zu entnehmen.

*) Im Anschluss an die offizielle schweizerische Eisenbahnstatistik weicht diese Darstellung in einigen Punkten von der für 1865 und 1885 ab.

	Aktien	Obligationen	Subventionen	Total des einbezahlten Kapitals	Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahnen mit Lokomotivbetrieb					
Hauptbahnen mit ihren Nebenlinien	339,162,874	725,626,475	121,097,554	1,185,886,903	1,093,149,489
Normalspurige Nebenbahnen	43,118,918	20,176,275	400,000	63,695,193	62,398,427
Schmalspurige Nebenbahnen	30,697,350	26,096,540	2,600,000	59,393,890	48,805,910
Zahnradbahnen	17,198,014	10,599,000	—	27,797,014	29,131,983
	430,177,156	782,498,290	124,097,554	1,336,773,000	1,233,485,809
Drahtseilbahnen	10,293,000	10,004,700	—	20,297,700	13,187,818
	440,470,156	792,502,990	124,097,554	1,357,070,700	1,246,673,627
Stand 1885:					
Lokomotivbahnen	353,359,016	571,720,313	121,591,934	1,046,671,263	893,146,899
Drahtseilbahnen	3,087,870	5,494,465	—	8,582,335	4,183,091
Zusammen	356,446,886	577,214,778	121,591,934	1,055,253,598	897,329,990
Zuwachs	84,023,270	215,288,212	2,505,620	301,817,102	349,343,637

	1885	für den km.
Betriebseinnahmen.	Fr.	Fr.
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Personenverkehr	28,950,766	10,018
Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	40,340,747	13,959
Transporteinnahmen	69,291,513	23,977
Verschiedene Einnahmen	4,445,899	1,538
Total	73,737,412	25,515
2. Drahtseilbahnen.		
Gesamteinnahmen	250,837	—
Betriebsausgaben.		
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Allgemeine Verwaltung	2,266,881	784
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	9,757,535	3,376
Expeditions- und Zugsdienst	10,536,337	3,646
Fahrdienst	11,985,535	4,148
Reine Betriebskosten zusammen	34,546,288	11,954
Verschiedene Ausgaben	5,031,337	1,741
Total	39,577,625	13,695
2. Drahtseilbahnen.		
Gesamtausgaben	159,738	—
Überschuss.		
a. Der Transporteinnahmen über die reinen Betriebskosten.		
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Überschuss	34,745,225	12,023
2. Drahtseilbahnen.		
Überschuss	—	—
b. Der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben.		
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Überschuss	34,159,787	11,820
2. Drahtseilbahnen.		
Überschuss	91,099	—

1890	für den km.	1895	für den km.	1900	für den km.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
36,988,852	11,613	45,298,066	12,676	59,882,700	15,516
51,038,370	16,023	60,282,139	16,870	75,029,203	19,440
88,027,222	27,636	105,580,205	29,546	134,911,903	34,956
4,767,967	1,497	5,964,560	1,669	7,187,120	1,862
92,795,189	29,133	111,544,765	31,215	142,099,023	36,818
549,970	—	800,090	—	1,253,488	—
2,697,783	847	3,035,581	849	3,719,878	964
11,145,422	3,499	13,599,984	3,806	14,046,080	3,639
13,735,013	4,312	17,662,937	4,943	23,104,627	5,987
17,001,666	5,338	22,890,051	6,406	32,251,277	8,356
44,579,884	13,996	57,188 553	16,004	73,121,862	18,946
6,486,370	2,036	9,004,780	2,520	10,450,938	2,708
51,066,254	16,032	66,193,333	18,524	83,572,800	21,654
289,392	—	445,827	—	627,730	—
43,447,338	13,640	48,391,652	13,542	61,790,041	16,010
—	—	—	—	—	—
41,728,935	13,101	45,351,432	12,691	58,526,223	15,164
260,392	—	354,263	—	623,758	—

VIII. Die schweizerischen Eisenbahnverbände.

Wenn trotz der Zersplitterung des Eisenbahnwesens in viele kleinere Bahnunternehmungen nach verschiedenen Richtungen des technischen Betriebes und des Tarifwesens eine gewisse Einheitlichkeit gewahrt wurde, war das neben der Einwirkung der staatlichen Aufsichtsbehörde namentlich der Wirksamkeit der schweizerischen Eisenbahnverbände zu verdanken.

Sofort nach der Eröffnung des Betriebes der aneinander anschliessenden Bahnlinien haben deren Leiter das Bedürfnis erkannt, für die Anforderungen eines durchgehenden Betriebes in technischer und kommerzieller Hinsicht in engere Verbindung zu treten. Zu diesem Zwecke versammelte sich schon am 25./28. September 1860 die erste schweizerische Eisenbahnkonferenz, an der die Gesellschaften der Centralbahn, der Nordostbahn, des Franco-suisse und des Ouest-suisse teilnahmen. Die Aufnahme anderer Verwaltungen war von Anfang an vorbehalten, und es traten bei: 1861 die Vereinigten Schweizerbahnen und Lausanne — Freiburg — Bern, 1862 die Berner Staatsbahn (seit 1874 die Bernischen Jurabahnen) und der Jura industriel, 1864 die Ligne d'Italie, 1864 Jougne—Eclépens, 1875 die Tösstalbahn, die Gotthardbahn, die Emmentalbahn und die Nationalbahn, 1881 die Simplonbahn, 1884 Wädenswil—Einsiedeln (seit 1889 schweizerische Südostbahn), 1885 die Seetalbahn, 1886 die Neuenburger Jurabahn, 1889 die Bödelibahn, 1893 die Thunerseebahn, 1895 Langenthal—Huttwil, 1897 die Sihltalbahn und 1902 Freiburg—Murten—Ins. Bei der ersten Konferenz waren anwesend für den Ouest-suisse Aubert und Bonna, für den Franco-suisse Jacot-Guillarmod und Versigny, für die Centralbahn Sulger und Schmidlin, für die Nordostbahn Schweizer.

Diese Eisenbahnkonferenz, die sich vorerst nur vereinigt

hatte, um den direkten Personen- und Güterverkehr und den gegenseitigen Durchgang der Personen- und Güterwagen zu ordnen, schloss in ihrer 3. Sitzung vom 14./15. August 1863 eine förmliche Übereinkunft ab zur Herbeiführung einer möglichst vollständigen Übereinstimmung im Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen und zur Regelung ihrer gegenseitigen Beziehungen. Als Aufgaben des Verbandes wurden genannt: die Aufrechterhaltung und Verbesserung des direkten Verkehrs von Reisenden, Gepäck, Tieren, Wagen und Gütern; die gemeinsame Behandlung anderer Gegenstände, die eine Verwaltung zur Erörterung vorschlägt; die schiedsgerichtliche Erledigung der Differenzen von Verbandsverwaltungen, die ihr zum Entscheid vorgelegt werden. Jährlich wird eine Präsidialverwaltung ernannt. Für verbindliche Beschlüsse des Verbandes ist Stimmeneinheit erforderlich, mit Ausnahme der Wahlen und blosser Vollziehungsmassnahmen, für welche die einfache Mehrheit genügt. Die Konferenzkosten werden zu zwei Drittel gleichmässig auf die Mitglieder verlegt, zu ein Drittel im Verhältnis der Kilometerlänge der Linien.

Durch Beschluss der Konferenz vom 25. November 1887 wurde an deren Stelle der Verband schweizerischer Eisenbahnen geschaffen, mit dem erweiterten Zweck, den Betrieb des schweizerischen Bahnnetzes im allgemeinen und den direkten Personen- und Güterverkehr im besonderen möglichst zu vervollkommnen, die gemeinsamen Interessen der verbundenen Gesellschaften nach Massgabe ihrer Kräfte zu verteidigen und freundschaftliche Beziehungen unter ihnen aufrecht zu erhalten. Neben der Plenarversammlung der Konferenz wurden nach und nach besondere Einrichtungen zur Förderung einzelner Dienstzweige eingeführt: die Reklamationskonferenz zur Erledigung der mehrere Verwaltungen betreffenden Entschädigungsforderungen wegen Verlustes und Beschädigung von Gütern und Gepäck; die Konferenz der Vorstände der Betriebskontrollen zur Besorgung der Abrechnungen des direkten Verkehrs; die Gütertarifkommission und die Personentarifkommission zur Vorberatung der kommerziellen Fragen; die Technikerkommission mit drei Sektionen für den Bahn-

dienst, den Fahrdienst und den Betriebsdienst im engern Sinn zur Vorberatung der Betriebsfragen.

Zur Führung des Protokolls und der andern Sekretariatsgeschäfte war ein besonderer Verbandssekretär ernannt, dessen Verrichtungen 1860 Versigny, 1861/1873 Rilliet, Departementssekretär bei der Centralbahn und seit 1874 der Generalsekretär der Westschweizerischen Bahnen A. Cuony besorgte.

Seit 1884 waren die Beschlüsse der Personen- und Gütertarifkommission sowie der Technikerkonferenz endgültig, falls nicht von einer Verwaltung der Entscheid der Plenarkonferenz verlangt wurde; damit war eine durch die vermehrte Geschäftslast bedingte Erleichterung der letztern erzielt.

Durch besondern Vertrag wurde die Abgabe von Jahresfreikarten, die für die Linien aller Verbandsverwaltungen gültig waren, und die Befugnis zur Ausstellung von Freifahrtscheinen und Beamtenbilleten auf die Linien anderer Verbandsverwaltungen für Beamte und Arbeiter geordnet. Zur Regelung gegenseitiger Freifahrt für die Beamten wurden auch Vereinbarungen mit den italienischen und französischen Bahnverwaltungen getroffen.

Die erste Übereinkunft betreffend den direkten Personen- und Güterverkehr zwischen Nordostbahn, Centralbahn und Ouest-suisse trägt das Datum vom 26. März 1858. Ihr folgten eine Reihe erweiterter Vereinbarungen, die auch die Verantwortlichkeit im direkten Verkehr und die Behandlung von Entschädigungsforderungen regelten. Eine ergänzte Übereinkunft vom 5. Juli 1875 blieb bis 1903 in Kraft und wurde sodann den neuern Verhältnissen entsprechend abgeändert. Zur Erleichterung der Abrechnungen zwischen den Verbandsverwaltungen wurde 1892 eine einheitliche Abrechnungsstelle eingerichtet.

Eine grosse Zahl von einheitlichen Reglementen und Instruktionen wurden erlassen zur Regelung der gegenseitigen Beziehungen der Verbandsverwaltungen unter sich und zur Ordnung der Beziehungen zu dem mit der Bahn verkehrenden Publikum. Besonders zu erwähnen sind die Vorschriften über den Zugsverkehr, den Auf- und Ablad der Güter, den Rangier-

dienst, die Instradierung der Güter der Spezialtarife, die Behandlung der Frachtrückvergütungen, die Zollbehandlung und die Geleitscheine. Das einheitliche Transportreglement wird besonders besprochen werden.

Der Personen- und Güterverkehr beanspruchte einen grossen Raum in den Verhandlungen; zur Erörterung kamen insbesondere die vielen Erleichterungen und Taxherabsetzungen, die gegenüber den bestehenden Normaltarifen gewährt wurden. Die fortwährende Weiterbildung des Tarifwesens im Sinne des Entgegenkommens gegenüber den Wünschen und Begehren der Bevölkerung war immer eine der Hauptaufgaben des Verbandes.

Einheitliche Bestimmungen über die Beschaffenheit des Rollmaterials, die sog. technische Einheit, die Vorberatung der betreffenden Erlasse der Aufsichtsbehörde für das Inland und den Verkehr mit dem Ausland, der gegenseitige Wagenaustausch und die bezüglichen Abrechnungen beschäftigten den Verband oft.

Ein grosser Fortschritt war die Schaffung eines besonderen Wagenverbandes, der aus den Güterwagen der Verbandsverwaltungen eine Gemeinschaft bildete, die eine möglichst ungehinderte Benützung der Güterwagen ermöglichte und damit zeitraubenden und Kosten verursachenden Wagenumlad und unwirtschaftliche Leertransporte vermeiden liess.

Die fortwährende Verbesserung des Rollmaterials brachte nicht nur eine grössere Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und einen vorteilhafteren Ausbau der Güterwagen; die verbesserten Personenwagen boten den Reisenden bequemere Reisegelegenheit und erleichterten den Durchlauf des schweizerischen Materials im Ausland; die schweizerischen Transitwagen, die bis Hamburg, Berlin, Wien, Mailand, Genua und an die Riviera durchgehen, erfreuen sich grosser Beliebtheit. Erörtert wurden im Verband ferner die verschiedenen Systeme der Wagenbeheizung und Wagenbeleuchtung, die Bremssysteme, die Schnelligkeitsmesser der Lokomotiven u. dergl.

Für den Bahndienst wurden die Fragen der vorteilhaftesten Typen für Schienen und Schwellen studiert, verbindliche

Vorschriften allerdings nicht erlassen, da die Ansprüche an den Oberbau bei den einzelnen Verwaltungen zu verschieden waren. Einheitliche Vorschriften wurden dagegen für den Signaldienst und den Telegraphendienst vereinbart.

Eine wesentliche Aufgabe des Verbandes war der Verkehr mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement über alle Fragen, die sämtliche Bahnen gemeinsam betrafen. Der Verkehr mit dieser Zentralstelle der Bahnen hat der Staatsaufsicht die Erörterung der zur Behandlung kommenden Gegenstände wesentlich erleichtert.

Ebenso erfolgte die Begutachtung aller wichtigen Eisenbahnfragen durch den Verband, der seine Wünsche in einlässlichen Berichten begründete; wir erwähnen seine Mitarbeit für das Transportgesetz, das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das Gesetz über die Arbeits- und Ruhezeit des Bahnpersonals, das Nebenbahngesetz, das Gesetz über elektrische Anlagen und das Hülfskassengesetz.

Der Verband hat auf Einladung des Eisenbahndepartements Delegierte abgeordnet zu den internationalen Konferenzen betreffend die technische Einheit 1882 und 1886 und betreffend das internationale Übereinkommen über das Eisenbahnfrachtrecht 1890, 1896 und 1898.*) Behandelt wurden ferner die zu diesem Übereinkommen erforderlichen Ausführungsvorschriften.

Mit dem Verband schloss die Postverwaltung Verträge ab über die Beförderung der Postsendungen, der Fahrpostbureaux und die Bahnpostwagen, die Telegraphenverwaltung über den Unterhalt der Telegraphenleitungen längs der Bahn und die öffentliche Benützung von Bahntelegraphen.

Auch die Leistungen der Bahnen gegenüber der Militärverwaltung wurden durch besondere Vereinbarungen geregelt.

Auf Anregung des Verbandes hat der Bundesrat für die öffentliche Verwaltung die auch in Deutschland, Österreich und Italien geltende mitteleuropäische Zeit eingeführt.

---

*) Die schweizerischen Bahnen waren durch die Bundesbahnen vertreten bei den Konferenzen für die technische Einheit 1907 und 1912, für das Frachtrecht 1905 und für ein internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr 1911.

Diese kurzen Hinweise genügen, um darzutun, welche wichtige Rolle der Eisenbahnverband in der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens gespielt und in welchem Masse er für die Interessen nicht nur der Bahnverwaltungen sondern auch der Allgemeinheit gearbeitet hat.

Nachdem zufolge der Verstaatlichung die schweizerischen Bundesbahnen an die Stelle der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen getreten waren, wurde eine Neuordnung der Verhältnisse des Verbandes nötig, die in der Übereinkunft vom 5. November 1902 ihren Ausdruck fand. Die bisherigen Generalkonferenzen wurden durch besondere Konferenzen für die Behandlung der kommerziellen und der technischen Angelegenheiten, sowie, falls erforderlich, auch solche für andere Angelegenheiten ersetzt. Diese Konferenzen fassen ihre Beschlüsse mit zwei Drittel Mehrheit, während früher Einstimmigkeit vorgeschrieben war; eine billige Zuteilung der Stimmen an die Verwaltungen schützte vor einseitiger Majorisierung. Durch die neue Organisation war eine raschere Erledigung der Geschäfte ermöglicht. Der Vorsitz wurde den Bundesbahnen ständig zugeteilt. Der Freikartenvertrag ist im Sinne einer gewissen Einschränkung abgeändert worden.

Auch diese Neugestaltung entsprach den Verhältnissen nicht mehr, nachdem auch die Gotthardbahn verstaatlicht war; auf Ende 1909 wurde daher der Verband schweizerischer Eisenbahnen aufgehoben. Soweit ein Bedürfnis zur Aufrechterhaltung gemeinsamer Einrichtungen zwischen den Bundesbahnen und andern schweizerischen Bahnverwaltungen vorhanden war, wurden besondere Vereinbarungen getroffen. So wurde die kommerzielle Konferenz beibehalten, die den Zweck hat, die Entwicklung des Personen-, Gepäck-, Tier- und Güter-Verkehrs und des Tarifwesens zu fördern und den direkten Verkehr der Bahnen unter sich durch gemeinsame Tarife und Reglemente wie bisher zu sichern. Es wurde auch den Verkehrsinteressenten des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft Gelegenheit gegeben, sich in der Konferenz über die Tariffragen auszusprechen und

ihre Wünsche zum Ausdruck zu bringen. Ebenso wurde zu den Verhandlungen eine Abordnung des schweizerischen Eisenbahndepartementes eingeladen. Eine Geschäftsordnung für die Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transportanstalten und der Verkehrsinteressenten und eine Übereinkunft betreffend den direkten schweizerischen Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr ordnen diese Verhältnisse.

Beibehalten wurde der schweizerische Wagenverband und die einheitliche Abrechnungsstelle. Die technischen Angelegenheiten wurden dagegen von den Bundesbahnen gemäss dem für sie vorgesehenen Geschäftsgang behandelt, und es wurde nur den bisherigen Verbandsverwaltungen die Befugnis eingeräumt, der Erörterung gemeinsamer Angelegenheiten in den betreffenden Konferenzen zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen mit beratender Stimme beizuwohnen. Der Generaldirektion ist die Besorgung des Verkehrs mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und die Herausgabe gemeinsamer Reglemente und Vorschriften übertragen.

Neben dem Verbande der Normalbahnen sind besondere Verbände der Sekundärbahnen und der Drahtseilbahnen gegründet worden. Die zur Zeit geltende Übereinkunft betreffend die Organisation des Verbandes schweizerischer Sekundärbahnen datiert vom 28. Dezember 1908. In Anlehnung an den Verband schweizerischer Eisenbahnen bezeichnet er als seinen Zweck die gemeinschaftlichen Interessen im Verkehr nach aussen und gegenüber den Behörden nach Kräften zu wahren, Fragen allgemeiner Natur betreffend Bau und Betrieb gemeinsam zu behandeln, den Verbandsverwaltungen über technische und administrative oder legislatorische Fragen soweit möglich Auskunft zu erteilen, die Verbindung zwischen den einzelnen Verwaltungen zu vermitteln, den gegenseitigen Austausch der Jahresfreikarten zu regeln. Er versammelt sich jährlich zweimal behufs Behandlung der laufenden Geschäfte. Die dem Verbande angehörenden Verwaltungen lassen sich bei dessen Konferenzen durch ein oder mehrere Mitglieder der Direktion oder durch höhere Beamte vertreten;

jede Abordnung einer Verwaltung ist zur Abgabe von einer Stimme berechtigt. Der Verband teilt sich in vier Sektionen, je eine für Trambahnen, für Spezialbahnen, für normalspurige Nebenbahnen und für schmalspurige Nebenbahnen, die sich nach den im Reglement über die Einteilung des Verbandes in Sektionen festgelegten Grundsätzen organisieren; jede Sektion erhält eine besondere vorsitzende Verwaltung. Der Verband selbst wählt auf zwei Jahre eine Verbandsleitung, bestehend aus zwei Verbands-Verwaltungen, von denen die eine Präsident, die andere Vizepräsident ist; die gleiche Verwaltung kann nicht zwei Amtsdauern nacheinander Präsidial-Verwaltung sein. Die Präsidial-Verwaltung hat die Geschäfte für die Konferenzen des Verbandes vorzubereiten. Der Verband wählt einen Generalsekretär, welcher dem Bureau vorsteht, das die Geschäfte des Verbandes gemäss den Beschlüssen der Verbandskonferenz, den Weisungen der Präsidialverwaltung und der Verbandsleitung besorgt; dessen Pflichten und Rechte sind durch ein besonderes Regulativ festgesetzt. Die Beschlüsse des Verbandes erfolgen mit Zweidrittelsmehrheit der dem Verbande angehörenden Verwaltungen: bei Feststellung des Budgets, bei ausserordentlichen Ausgaben über 3000 Fr., bei Änderung des Statuts und andern grundsätzlichen Fragen, bei Aufnahme neuer Verwaltungen und bei Ausschluss von Verwaltungen aus dem Verbande; dagegen mit einfacher Mehrheit der in einer Konferenz vertretenen Verwaltungen: bei den Fragen, die sich auf die formelle Geschäftsbehandlung beziehen, bei Wahlen und bei den die Vollziehung der Verbandsbeschlüsse beschlagenden Massnahmen; jede Verwaltung hat eine Stimme. Neue Eisenbahnverwaltungen können als Mitglieder aufgenommen werden, falls sie genügend finanzielle Garantie für die Erfüllung der aus ihrer Verbandsmitgliedschaft erwachsenden Verbindlichkeiten bieten. Der Austritt einer Verwaltung kann auf geschehene schriftliche Anzeige an die Präsidial-Verwaltung hin jederzeit stattfinden. Für das Freikartenwesen und die Verabfolgung von Beamtenbilleten bestehen besondere Reglemente. Diesem Verbande gehörten 1912 24 Trambahnen, 16 Spezialbahnen, 24 normalspurige und

48 schmalspurige Nebenbahnen an; 20 der Normalspurbahnen waren früher Mitglieder des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen.

Besondere Erwähnung verdient die am 8. Januar 1879 gegründete kommerzielle Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen *(Union commerciale des administrations de chemins de fer suisses)*. Als beim Eintritt der schweren Eisenbahnkrisis die Hülfe französischer Finanzgruppen und französischer Fachmänner nachgesucht wurde, erachteten es diese für angezeigt, durch besondere Vereinbarung den Konkurrenzkampf zwischen den schweizerischen Bahnen auszuschliessen. Nachdem auf ihre Anregung am 25. November 1878 Verhandlungen in Bern, am 7./9. Dezember 1878 in Paris und am 17./18. Dezember 1878 in Bern stattgefunden hatten, wurde eine Übereinkunft betreffend die Verhältnisse des direkten Güterverkehrs zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, den Westschweizerischen Bahnen und den Bernischen Jurabahnen abgeschlossen, die aus dem gesamten Güterverkehr der beteiligten Verwaltungen eine Gemeinschaft bildete, deren Ertrag unter ihnen kilometrisch zu verteilen war; für die Verteilung wurden die effektiven Kilometer massgebend erklärt, nachdem eine feste Expeditionsgebühr ausgeschieden worden war, die je zur Hälfte der Aufgabe- und der Bestimmungsbahn zufiel; der so ermittelte Anteil einer Verwaltung durfte ihre normalen Taxanteile nicht übersteigen. Die Verkehrsleitung hatte nach dem Grundsatz der kürzesten Linie zu erfolgen. Tarifänderungen konnten nur mit Zustimmung aller beteiligten Verwaltungen vorgenommen werden; Tarifermässigungen durften unter eine festgesetzte Grenze nicht hinuntergehen. Insoweit im direkten Verkehr mit dem Auslande der Grundsatz der Verkehrsleitung nach der kürzesten Route nicht streng durchgeführt werden konnte, hatte Schadloshaltung der umgangenen Strecke einzutreten. Die Übereinkunft war bis Ende 1895 fest abgeschlossen. Es erzeigte sich sofort, dass das starre Prinzip der kürzesten Linie, das bei den französischen Bahnen galt, auf die schweizerischen Bahnverhältnisse nicht ohne weiteres anwendbar war; es mussten vielfache Ausnahmen zugestanden und Spezialvereinbarungen zwischen einzelnen

Verwaltungen abgeschlossen werden. Die Ausführung der getroffenen Abmachungen rief einer Reihe spitzfindiger Kontroversen, die in den Konferenzen der kommerziellen Vereinigung erörtert und zum Austrag gebracht wurden. Auf den 1. Juli 1880 traten die Vereinigten Schweizerbahnen der Übereinkunft bei, deren Beitritt wegen der bestehenden Konkurrenzverhältnisse zur Nordostbahn nicht zu vermeiden war; ausgeschlossen blieb die Gotthardbahn.

Die Präsidialleitung wechselte jährlich. Einstimmigkeit der Verwaltungen war vorgeschrieben für alle Konferenzbeschlüsse über Änderung der Übereinkunft vom 8. Januar 1879 und über grundsätzliche Interpretation ihrer Bestimmungen. Streitigkeiten über die Auslegung in einzelnen Fällen wurden der Konferenz vorgelegt, um eine Einigung zu versuchen; war diese nicht möglich, so war schiedsgerichtliche Erledigung vorgesehen. In allen andern Fällen galt einfache Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit das Los. Über die Konferenzbeschlüsse wurden sehr einlässliche Protokolle geführt; Sekretär war E. Ducommun, Generalsekretär der Bernischen Jurabahnen. Ein Zentralbureau für die Abrechnung der Fehlleitungen hatte die komplizierten Ausgleichungsrechnungen zu besorgen.

IX. Der Rückkauf der Hauptbahnen.

Obschon die bisherigen Verstaatlichungsversuche gescheitert waren, gewann doch der Gedanke immer mehr Anhänger, dass nur die Übernahme der Hauptbahnen durch den Bund eine richtige Fortentwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens ermögliche; die Erörterung des Rückkaufes in den Behörden und in der Presse hatten zur Abklärung der Ansichten wesentlich beigetragen.

Schon am 29. Januar 1892 wurde von der Bundesversammlung ein Antrag von Curti, Cornaz und Genossen erheblich erklärt, der lautet: „Der Bundesrat wird eingeladen, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allseitige Untersuchung zu veranstalten und über die Art und Weise, wie er sie vorzunehmen gedenke, beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen.“ In Ausführung dieses Auftrages legte der Bundesrat der Bundesversammlung vorerst am 27. März 1894 einen Bericht vor über das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Eisenbahngesellschaften beim Auslauf der Konzessionen. Bei seiner Entgegennahme sprach der Nationalrat am 5. Dezember 1894 den Wunsch aus, es möchte die weitere Berichterstattung über die Eisenbahnfrage und den Eisenbahnrückkauf beförderlich erfolgen.

Neben dem konzessionsgemässen Rückkauf und dem freihändigen Ankaufe wurde auch die Frage der Expropriation der Bahnen lebhaft besprochen. Die im Juni 1894 erschienene Schrift: „Rückkauf oder Expropriation?“ hatte nachdrücklich darauf hingewiesen, zu welchen Kontroversen die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen Veranlassung geben könnten, und den Erlass eines Enteignungsgesetzes angeregt, das genaue Vorschriften über die Berechnung der Rückkaufsentschädigungen nach dem kommerziellen Ertragswerte der zu übernehmenden Bahnlinien aufstellen sollte. Zugunsten dieser Auffassung

wurde eine Initiativbewegung eingeleitet, auf deren Durchführung später verzichtet wurde.

Der neue Chef des schweizerischen Eisenbahndepartementes, Bundesrat Dr. Zemp, ernannte eine grössere Kommission von Sachverständigen zur Begutachtung aller den konzessionsgemässen Rückkauf betreffenden Fragen. Diese Kommission teilte sich in drei Sektionen, eine technische, eine juristische und eine politische; der technischen gehörten an: Nationalrat Marti, gew. Präsident der Direktion der Jura-Simplon-Bahn, Präsident, Dr. Eugen Escher, gew. Direktor der Nordostbahn, Dr. R. Moser, gew. Oberingenieur der Nordostbahn, Ingenieur von Stockalper und Nationalrat Ol. Zschokke; der juristischen: Nationalrat Dr. Speiser, Präsident, Nationalrat Ador, Nationalrat Comtesse, Nationalrat Decollogny und Ständerat Scherb; der politischen: Nationalrat Curti, Präsident, Ständerat C. von Arx, Nationalrat Cramer-Frey, Nationalrat Schobinger und Nationalrat Théraulaz. Die Untersuchung zeigte die Schwierigkeiten, die sich namentlich einer zuverlässigen Berechnung der Entschädigungssummen, die bei Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen auf den nächsten Rückkaufstermin vom Bunde zu bezahlen sein würden, entgegenstellten. Mit Botschaft vom 11. November 1895 beantragte daher der Bundesrat bei den eidgenössischen Räten den Erlass eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das bezweckte, die Bahngesellschaften zur linienweisen Ausscheidung ihrer Rechnungen zu veranlassen, die für den konzessionsgemässen Rückkauf massgebenden Begriffe des Reinertrages und des Anlagekapitals in einer für die Bahnen beim Rückkauf verbindlichen Weise festzulegen und die Bahnunternehmungen anzuhalten, schon vor Eintritt des Kündigungstermins die Nachweise über den jährlichen Reinertrag und das Anlagekapital einzureichen, und endlich allfällige Streitpunkte über die Auslegung der Rückkaufsbestimmungen nach und nach durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen, um für den konzessionsgemässen Rückkauf eine möglichst klare Situation zu schaffen. Nachdem gegen dieses Bundesgesetz vom 27. März 1896 das Referendum verlangt worden war, wurde es in der

Volksabstimmung vom 4. Oktober 1896 nach äusserst heftigem Kampfe mit 223,228 gegen 176,577 Stimmen angenommen.

Anstand bei den Bahngesellschaften hatten namentlich folgende Bestimmungen erregt: die Befugnis des Bundesrates, zwangsweise Zusammenlegung der einzelnen Konzessionen einer Bahngesellschaft zu verfügen, wenn die Reinertragsrechnungen für die einzelnen Strecken nicht rechtzeitig eingereicht würden; die schärfere Fassung des Begriffes der Baurechnung, wonach Bauzinsen nicht höher berechnet werden dürfen, als zum Zinsfuss der im konkreten Fall verwendeten Kapitalien, Verbesserungen des Oberbaues dem Baukonto nicht belastet werden dürfen, für Transporte zu Bauzwecken nur die Selbstkosten zu verrechnen sind, und Gründungskosten, Vorstudien, Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aller Art, Subventionen an andere Bahnen, Strassen, Brücken usw., die im Eigentum Dritter sich befinden, die aus Beiträgen à fonds perdu gedeckten Kosten der Anlagen und Einrichtungen und die Kosten für Organisation und Einrichtung des Betriebes der Baurechnung nicht belastet werden dürfen; die Verpflichtung zur Dotierung von Erneuerungsfonds, die nicht nur die regelmässige Erneuerung von Oberbau und Rollmaterial zu decken haben, sondern die in ihrem Bestande jeweilen dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften entsprechen müssen, weshalb die jährlichen Einlagen in diese Erneuerungsfonds nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen sind; die Forderung, rückständige Einlagen in die Erneuerungsfonds, sowie alle Posten, die nicht auf Baukonto verrechnet werden dürfen und keine realen Aktiven darstellen, als zu ersetzende Posten in die Aktiven der Bilanz einzustellen und durch Zuschüsse aus den jährlichen Betriebseinnahmen innerhalb einer vom Bundesrat festzusetzenden Frist zu tilgen; die Befugnis des Bundesrates, wegen wiederholter Versäumnis

der Einreichung der vorgeschriebenen Rechnungen, Bilanzen und sonstigen Ausweise oder bei Missachtung und Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes gegen die fehlbare Verwaltung beim Bundesstrafgericht Geldbussen bis auf 10,000 Fr. zu beantragen; insbesondere aber die Aufhebung der in einzelnen Konzessionen vorgesehenen Schiedsgerichte zur Festsetzung der Rückkaufsentschädigungen und Entscheidung anderer mit dem Rückkauf in Beziehung stehender Streitfragen und Überweisung aller dieser Fälle an das Bundesgericht.

Die Verteidiger des Gesetzes machten geltend, dass gerade durch Beurteilung aller etwa entstehenden Streitfragen durch das oberste Gericht des Landes eine grössere Bürgschaft für unparteiische Rechtsprechung gegeben wäre, als durch Aufstellung von Fall zu Fall zusammengesetzter Schiedsgerichte, bei denen der Entscheid schliesslich in der Hand eines einzigen Obmanns läge; dass die materiellen Bestimmungen des Gesetzes nicht neues Recht schüfen, sondern nur die allgemein gültigen Grundsätze des Obligationenrechtes auch auf die Bahngesellschaften anwendeten und die wirkliche Bedeutung der vielfach missverstandenen und unvollständigen Konzessionsbestimmungen klarlegen wollten, dass daher von irgend einer Rechtsverletzung keine Rede wäre.

Mit der Annahme dieses Gesetzes war dem Bundesrat die Möglichkeit gegeben, genauere Berechnungen über die voraussichtlichen finanziellen Folgen des Rückkaufes vorzunehmen. Diese Untersuchungen mussten mit dem Ende des Jahres 1895 abschliessen, da beim Abschluss der Vorarbeiten erst die Ergebnisse dieses Betriebsjahres vollständig bekannt und in der amtlichen Statistik verarbeitet waren.

1. Das Rückkaufsgesetz.

Als Ergebnis seiner Untersuchungen legte der Bundesrat der Bundesversammlung am 25. März 1897 die Botschaft, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen und den Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und

die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vor. Dieser Vorschlag wurde nach Vorberatung durch Kommissionen der eidgenössischen Räte vom Ständerat in der regelmässigen Junisession der Bundesversammlung und vom Nationalrat in einer ausserordentlichen Sitzung im September und Oktober 1897 behandelt. Beide Räte stimmten dem Entwurf des Bundesrates mit grosser Mehrheit zu, der Ständerat mit 25 gegen 17 Stimmen und der Nationalrat mit 98 gegen 29 Stimmen und 2 Enthaltungen. An dem Entwurf wurden in mehrfacher Richtung wichtige Änderungen vorgenommen, die in der nachfolgenden Darstellung besonders hervorgehoben sind. Die parlamentarische Beratung war eine sehr eingehende und gründliche; Referent im Nationalrat war Cramer-Frey in Zürich, im Ständerat Casimir von Arx in Olten.

Das Gesetz, das gemäss einem Begehren von 85,506 stimmfähigen Schweizerbürgern der Volksabstimmung unterstellt werden musste, trägt den amtlichen Titel: Bundesgesetz, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897.

Der Bundesrat führt in seiner Botschaft*) nach einem kurzen Überblick über die bisherige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens die Gründe an, die dazu bestimmen, vom Privatbahnsystem zum Staatsbetrieb überzugehen. Einmal fallen die Momente in Betracht, die den einheitlichen Betrieb des gesamten schweizerischen Bahnnetzes günstiger gestalten als der damalige Zustand der Zersplitterung in einzelne Bahnnetze; es sind dieses die Vorteile, die auch eine Fusion aller schweizerischen Hauptbahnen in eine Gesellschaft gewähren würde. Dazu kommen die besonderen Vorzüge, die für die allgemeinen Interessen die staatliche Verwaltung gegen-

*) Verfasser des Entwurfes der Botschaft war der administrative Direktor beim Eisenbahndepartement, Placid Weissenbach; der Berechnungen zu derselben J. G. Hess, Inspektor für Rechnungswesen und Statistik; der Gesetzesentwurf war vorbereitet von a. Nordostbahndirektor Russenberger.

über dem Privatbahnsystem auszeichnen, und die ergeben, dass die Vereinigung aller schweizerischen Bahnen in einer Hand nicht einer grossen Aktionärgesellschaft überlassen werden darf, sondern vom Bunde durchzuführen ist. Die grundsätzliche Begründung des Vorzuges der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen als der Hauptverkehrsstrassen des Landes liegt in der Natur der beiden Systeme. Die privaten Aktiengesellschaften sind als Erwerbsgesellschaften darauf angewiesen, durch ihren Geschäftsbetrieb einen möglichst grossen Gewinn zu erzielen. Dieses Resultat wird aber nur dann erreicht, wenn die Einnahmen tunlichst hoch und die Ausgaben so niedrig als möglich gehalten werden. Es liegt nun allerdings auch im Interesse dieser Gesellschaften, vom rein geschäftlichen Standpunkte aus betrachtet, die Verkehrsinteressen des Landes zu berücksichtigen, indem eine richtige Verkehrspolitik auch die Rentabilität der Bahnen hebt. Es darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass einerseits eine bereits eingetretene Zunahme des Verkehrs eine Vergrösserung der vorhandenen Anlagen bedingt, deren Ausführung als unproduktive Ausgabe erscheint, da der Nutzen schon vorweggenommen ist. Anderseits tragen die zur Hebung des Verkehrs getroffenen Massnahmen, wie Verbesserung der Fahrpläne, Herabsetzung der Tarife usw., nicht unmittelbar Früchte, sondern es ist ein gewisser Zeitraum erforderlich, bis sich der Nutzen ziffernmässig einstellt. Nach allen diesen Richtungen wird daher die Privatgesellschaft vorsichtig vorgehen und eher den bestehenden Zustand befriedigender Rendite festhalten, als durch Einführung von Verbesserungen, die mit erheblichen Kosten verbunden sind, auf eine Einnahmesteigerung für die Zukunft spekulieren. Diese zögernde Vorsicht wird aber um so grösser werden, je mehr der Aktienbesitz aus der Hand fester Eigentümer an spekulative Kreise übergeht, denen nicht am Gedeihen der Unternehmung auf die Dauer gelegen ist, sondern an der Erzielung hoher Dividenden und damit an der Steigerung des Aktienkurses innerhalb einer kürzern Frist. Es wird daher notwendigerweise das Finanzergebnis des Betriebes in erster Linie von der Privatverwaltung im Auge behalten werden, ohne

dass ihr daraus ein Vorwurf gemacht werden darf, und zwar ein Finanzergebnis, das dem Aktionär eine möglichst hohe, den landesüblichen Zinsfuss übersteigende Dividende in Aussicht stellt.

Der Staatsbahnbetrieb kann sich dagegen damit begnügen, wenn der Reingewinn die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals oder des Ankaufspreises der Bahn erforderlichen Mittel liefert; die Differenz zwischen diesem Bedarf und dem Betriebsertrag kann ohne finanzielles Risiko zu Verbesserungen im Betriebe verwendet werden, und es soll die Staatsbahnverwaltung ihre Überschüsse nicht an die allgemeine Staatskasse abliefern, diese sollen vielmehr im allgemeinen Verkehrsinteresse Verwendung finden.

Es wird sodann im einzelnen nachgewiesen, welche Vereinfachungen und Ersparnisse die Zusammenfassung des Betriebes mehrerer Bahnen in eine Hand ermöglicht. Wenn in der Folge die Betriebskosten der Bundesbahnen grösser waren, als die der Privatbahnen, war das auf die inzwischen eingetretene allgemeine Preissteigerung und namentlich die Erhöhung der Gehalte und Löhne des Personals, sowie auf die wesentlich erhöhten Betriebsleistungen zurückzuführen. Die aus dem einheitlichen Betrieb eines grössern Bahnnetzes für das Publikum sich ergebenden Vorteile werden beleuchtet. Spezielle Aufmerksamkeit wird dem Tarifwesen gewidmet und auseinandergesetzt, dass zuerst eine Vereinheitlichung aller Tarife in der Richtung anzustreben sei, dass jeweilen die bei einer Bahn bestehenden niedrigsten Sätze für das ganze Staatsbahnnetz Anwendung finden. Dieser ersten Massnahme hätten nach und nach weitere Erleichterungen und Verbesserungen zu folgen. Das könne ohne Gefährdung der Finanzlage der Bundesbahnen geschehen, wenn die Annäherung an die vielfach niedrigeren Tarife der Nachbarstaaten nach und nach vorsichtig aber zielbewusst durchgeführt werde. Eine richtige Betriebsleitung und Verwaltung wird gestatten, neben der Erfüllung der berechtigten Wünsche des verkehrstreibenden Publikums über die Verzinsung des auf die Erwerbung der Bahnen aufgewendeten Kapitals hinaus seine vollständige Tilgung bis gegen die

Mitte des nächsten Jahrhunderts durchzuführen, d. h. bis zu dem Zeitpunkte, in dem Frankreich in den unentgeltlichen Besitz der Bauanlagen seiner Eisenbahnen gelange und Deutschland den grössten Teil seiner Eisenbahnschuld getilgt haben werde. Zur Erreichung dieses Programmes wird empfohlen, die Bundesbahnverwaltung von der übrigen Staatsverwaltung abzutrennen und finanziell selbständig zu stellen. Aufgabe der Verstaatlichung soll sein, die Reinerträgnisse der Staatsbahnverwaltung ausschliesslich im Interesse der Hebung des Verkehrs zu verwenden und jede fiskalische Ausbeutung zu verhindern.

Neben Hervorhebung dieser volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte wird auf das Bedenkliche hingewiesen, das darin liegt, dass die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens einen grossen Teil der schweizerischen Bahnaktien ins Ausland geführt hat. Bei der Gründung der schweizerischen Hauptbahnen war in erster Linie das Zusammenwirken der beteiligten Landesgegenden (Kantone und Gemeinden) mit den interessierten Kreisen der Industrie, des Handels und des Gewerbes bestimmend für das Entstehen der ersten Bahnen. Die natürliche Folge war, dass die Aktien der Bahngesellschaften zum grossen Teil in fester Hand von Kantonen, Gemeinden und Bewohnern der von der Bahn berührten Gegend sich befanden. Damit war in einem gewissen Masse eine Übereinstimmung der in den Generalversammlungen und bei den Bahnverwaltungen entscheidenden Einflüsse mit den Landesinteressen, wenigstens mit den lokalen, gegeben. Dieses Verhältnis erfuhr allerdings bald eine Trübung, als das vielfache Missgeschick bei Anlage der ersten Bahnen das einheimische Kapital mutlos machte und zur Aufrechterhaltung der Unternehmungen fremdes Kapital herangezogen werden musste. Nicht nur war mit Rücksicht auf den erschütterten Kredit der Bahngesellschaften das fremde Geld sehr teuer; die ausländischen Kapitalisten beanspruchten für ihre Mithilfe eine Vertretung in den Verwaltungen, und der Aktienbesitz wanderte zu einem guten Teil ins Ausland. Diese Erscheinung wiederholte sich jedesmal, wenn irgend eine Krisis die schweizerischen Privatbahnen bedrohte. Damit war

aber nicht nur der unmittelbare Zusammenhang zwischen den Bahneigentümern und den Landesinteressen gebrochen und an die Stelle der Rücksichtnahme auf die Verkehrsanforderungen das Bestreben auf Gewinnung reichlicher Dividenden getreten, sondern es änderte sich auch der Charakter des Aktienbesitzes; an die Stelle der festen Eigentümer trat vielfach die Spekulation, für die lediglich die momentane Ausbeutung der Gesellschaft leitender Grundsatz wurde. Die vielfachen Missbräuche machten ein direktes Eingreifen der Gesetzgebung notwendig, und die Durchführung des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895, betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung stellte fest, dass der Aktienbesitz der schweizerischen Hauptbahnen, der in den Generalversammlungen zufolge der Eintragung in das Aktienregister stimmberechtigt war, zum grossen Teil, bei drei Bahnen, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Gotthardbahn, in der Mehrheit sich im Auslande befand. Die Eigentümer der Hauptverkehrsstrassen waren zum grossen Teil Ausländer und deren Einfluss beherrschte die Generalversammlungen. Allerdings bestand gegenüber den Privatbahnen eine starke Bundeskontrolle; diese konnte aber ihrer Natur nach nur abwehrend und einschränkend eingreifen, eine positive Leitung der Verwaltung, eine initiative Tätigkeit war ihr versagt, und es hatten daher die Einflüsse, die sich um die Verkehrsinteressen des Landes nicht oder doch nur nebenbei bekümmern, die entscheidende Macht.

Mit dieser Sachlage waren auch unangenehme finanzielle Konsequenzen verbunden. Das Geld, das durch hohe Tarife und mangelhafte Zugsverbindungen zu reichlich verdient wurde, wanderte in Form von Dividenden zum grossen Teil ins Ausland, während der einheimische Verkehr unter den Übelständen litt. Die Obligationen der schweizerischen Bahnen befanden sich dagegen zum grossen Teil in der Schweiz, in kleinen und grossen Posten verteilt, und bildeten eine beliebte Anlage. Ein häufig angewendetes Mittel, den Ertrag der Aktien zu steigern, war, die Anleihen zu konvertieren, um deren Zinsfuss herabzusetzen. Bekanntlich war damals der Zinsfuss der soliden

Eisenbahnobligationen in der Schweiz 4%; wo es anging, wurde die Konversion in 3½ prozentige Titel durchgeführt und damit für eine Million Franken der Betrag von 5000 Fr. aus der Tasche des Obligationärs in die des Aktionärs hinübergeleitet. Diese konsequent bei allen Bahnen durchgeführte Konversion hat den Aktionären grossen Gewinn gebracht zum Schaden der schweizerischen Obligationeninhaber.

Als sicherster Weg zur Durchführung der Verstaatlichung wird der konzessionsgemässe Rückkauf empfohlen. Allerdings würde der freihändige Kauf in erster Linie als zweckmässig erscheinen, die freie Verständigung zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften, die mit der Nordostbahn und mit der Centralbahn ohne Erfolg versucht worden war. Dieser Weg, betreffe er den Ankauf der Aktien einer Bahngesellschaft oder der ganzen Unternehmung, ist auf den ersten Blick der einfachste und natürlichste; Käufer und Verkäufer kennen das Kaufsobjekt, über dessen Rentabilität die unter öffentlicher Kontrolle geführten Jahresrechnungen und die öffentlich publizierten Jahreberichte einlässlich Aufschluss geben. Die Aktien haben zudem einen öffentlichen Markt, und der Kurzsettel gibt täglich Auskunft über die Schwankungen in der Wertung dieser Papiere. Gleichwohl ist es schwierig, zu einer richtigen Schätzung, und noch schwieriger, zu einem Kaufpreis zu gelangen, der allgemein als angemessen betrachtet wird. Vorerst sind die Anhaltspunkte des Kurszettels sehr unsichere; dieser bringt nicht die Ansicht des festen Aktienbesitzes zum Ausdruck, sondern die der Spekulation. Aber auch der Aufschluss, den die Jahresrechnungen und Geschäftsberichte geben, ist durchaus nicht für jedermann so klar und einleuchtend, dass ohne weiteres eine richtige Schätzung auch nur für die Vergangenheit daraus abgeleitet werden könnte; beim freihändigen Kauf sind aber zudem noch die Zukunftsaussichten zu berücksichtigen, und es wird sich schon aus diesem Grunde der freihändige Kauf eher höher stellen, als der konzessionsgemässe Rückkauf. Es liegt nun auf der Hand, dass der Aktionär nicht freihändig verkaufen wird, wenn er nicht ein gutes Geschäft zu machen glaubt. Sobald aber ein hoher Kaufpreis bezahlt werden soll, wird sofort

bei einem grossen Teil der Bevölkerung das Misstrauen rege, der vereinbarte Kaufpreis sei zu hoch. Dieses Misstrauen kann um so leichter geschürt werden, wenn grosse Bankkonsortien den Ankauf vermitteln; ohne deren Hilfe ist es aber unmöglich, die genügende Zahl von Aktien einer Gesellschaft für den Ankauf zusammenzubringen.

Anders verhält es sich beim konzessionsgemässen Rückkauf; hier sind die Grundlagen der Berechnung des Kaufpreises in den Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen gegeben, und damit ist ein objektiver Boden für seine Ermittlung geschaffen. Nun ist allerdings öfter auf die Schwierigkeiten hingewiesen worden, die für den konzessionsgemässen Rückkauf sich daraus ergeben, dass die Konzessionsbestimmungen zum Teil derart unbestimmt gehalten sind, dass eine richtige, allseitig verbindliche Rechnung sich zum voraus nicht aufstellen lässt. Diese Unklarheiten beziehen sich namentlich auf den Begriff der Zubehörden der Bahn, auf die Definition des vollkommen befriedigenden Zustandes bei der Übergabe, auf den Begriff des Reinertrages als dem Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, auf die Bedeutung der Dotierung der Reserve- und Erneuerungsfonds, auf die vorzunehmenden Abschreibungen usw. Da ausser Zweifel steht, dass die Bahngesellschaften bei Auslegung dieser Bestimmungen den für die Aktionäre günstigsten Standpunkt geltend machen werden, so sind darüber weitläufige Erörterungen zu gewärtigen und es besteht hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine Einigung in manchen Punkten nicht zu erzielen sein wird.

Durch das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896 wurde die Möglichkeit geboten, die aus der verschiedenen Auslegung der Konzessionen sich ergebenden Differenzen rasch zur Erörterung zu bringen. Die Bahngesellschaften haben neben den gewöhnlichen Rechnungen und Bilanzen spezielle Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital, die mit den Grundsätzen des Gesetzes übereinstimmen, vorzulegen; die rückständigen Einlagen in die Erneuerungsfonds sind zu ergänzen. Wenn über diese Punkte eine gütliche Verständigung nicht möglich ist, so entscheidet der Bundesrat, und dessen Verfügungen können von

den Bahnverwaltungen an das Bundesgericht gezogen werden, das endgültig urteilt. Damit sollte erreicht werden, dass schon vor der Ankündigung des Rückkaufs im wesentlichen Aufklärung über dessen finanzielle Tragweite gegeben werden konnte; wenn auch zu dieser Zeit die gerichtlichen Entscheide nicht vorlagen, waren doch die Streitpunkte begrenzt und genau fixiert.

Für den konzessionsgemässen Rückkauf sprach der weitere Grund, dass seine Durchführung keine Verzögerung in die Verstaatlichungsoperation brachte. Der nächste offene Kündigungstermin trat für den grössten Teil der Hauptbahnen mit dem 1. Mai 1898 ein, und es war alle tunliche Beschleunigung der Angelegenheit nötig, um diesen Termin einhalten zu können. Dazu kam, dass dieser Weg auch formell keine Angriffspunkte bot. Wenn der Bund vom Rechte des konzessionsgemässen Rückkaufs Gebrauch machte, hielt er sich genau an die Vorschriften der Konzessionen, die er seiner Zeit den Bahngesellschaften erteilt hat; es war daher nicht abzusehen, dass dieses Vorgehen grundsätzlich angefochten werden könnte.

Überzeugend wird sodann nachgewiesen, dass der konzessionsgemässe Rückkauf auf dem Wege der Gesetzgebung durchgeführt werden kann, ohne dass eine Verfassungsrevision vorauszugehen hätte. Zu diesem Resultat führt der Wortlaut des massgebenden Artikels 23 der Bundesverfassung, der den Bund zur Ausführung und Unterstützung öffentlicher Werke ermächtigt, wie insbesondere seine Entstehungsgeschichte. Aus den Protokollen der Tagsatzung, die die Bundesverfassung von 1848 entworfen hat, ergibt sich klar, dass dieser Artikel sich ausdrücklich auch auf die Eisenbahnen bezieht.

Der Bundesrat beschränkt sich nun darauf, für einmal die Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen, der Jura-Simplon-Bahn, der schweizerischen Centralbahn, der schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn mit ihren Nebenlinien zu beantragen. Dieses Hauptbahnnetz muss allerdings ganz einbezogen werden, wenn die von der Verstaatlichung erwarteten Vorteile in vollem Umfange eintreten sollen; nur dann ist es möglich, die Verkehrsinteressen des ganzen Landes einheitlich zu ordnen. Auch die

erhofften Vorteile für den Bahnbetrieb sind nur bei der Zentralisation zu erreichen. Die technische Einheit ist gerade so notwendig für einen rationellen Betrieb, wie Kostenersparnisse in der Hauptsache auf eine solche Zusammenfassung zurückzuführen sind; die Verstaatlichung eines einzelnen Bahnnetzes könnte nur als Einleitung zu einer umfassenden Aktion in Betracht kommen.

Die Hauptbahnen, die der Bund mit einander zu erwerben hat, vermitteln den grossen internationalen Verkehr der Schweiz mit dem Ausland, sei es Durchgangs- oder Einfuhr- und Ausfuhrverkehr; sie bedienen aber mit einer Betriebslänge von 2748 km (im Jahre 1897) auch einen wesentlichen Teil der gesamten Schweiz, insbesondere die für Industrie, Handel und Gewerbe wichtigsten Punkte, sei es, dass sie diese direkt berühren oder den Anschluss durch bestehende Nebenbahnen vermitteln. Diese Hauptbahnen besitzen die Linien, die den Verkehr der Schweiz beherrschen und daher für ihre wirtschaftliche Zukunft von der grössten Bedeutung sind. Es kann keinerlei Bedenken erregen, diese Hauptbahnen einheitlich zu betreiben, da in andern Ländern weit grössere Bahnnetze durch eine einzige Direktion geleitet werden.

Dass in verkehrspolitischer Hinsicht die Gotthardbahn einen notwendigen Bestandteil eines einheitlichen schweizerischen Gesamtnetzes bilde, stehe ausser Zweifel; auch ihre besonderen Verhältnisse zu den Subventionsstaaten können keine begründeten Bedenken erregen. In den Bundesbeschlüssen vom 22. Oktober 1869 betreffend Genehmigung der von den Kantonen Tessin, Uri, Schwyz, Luzern und Zug der Gotthardbahn erteilten Konzessionen ist das Rückkaufsrecht des Bundes ausdrücklich gewahrt. Dieses Rückkaufsrecht ist ein souveränes Recht des Bundes und als solches unabhängig von der Zustimmung der Subventionsstaaten Deutschland und Italien, da diesen durch den Staatsvertrag vom 15. Oktober 1869 kein besonderes Recht zugesichert worden ist. Selbstverständlich muss aber der Bund als Eigentümer der Gotthardbahn bezüglich ihres Betriebes die Garantien erfüllen, die er durch Staatsvertrag sogar für die Privatbahngesellschaft übernommen hat. Auch die

durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen bleiben vorbehalten, d. h. sie werden nach erfolgtem Rückkauf fortbestehen, sofern nicht ihnen gegenüber ein besonderer Auskauf stattfindet. Da somit keine Bedenken staatsrechtlicher und völkerrechtlicher Natur gegen die Einbeziehung der Gotthardbahn in die Verstaatlichungsaktion sprechen, müssen die wichtigen volkswirtschaftlichen Gründe für sie bestimmend sein. Es ist nur zu bemerken, dass der nächste Kündigungstermin für die Gotthardbahn auf den 30. April 1904 und das Datum des Überganges auf den 1. Mai 1909 fällt, somit sechs Jahre später als bei den vier andern Hauptbahnen; dieser Unterschied, der nur ein kurzes Übergangsstaduim schafft, kann nicht gegen Ausübung des Rückkaufsrechts sprechen.

Wenn der Bundesrat für einmal nur den Rückkauf der fünf Hauptbahnen beantragte, war er nicht der Ansicht, dass der Bund bei dieser Aktion für immer stehen bleiben soll. Die Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen biete aber der Schwierigkeiten mehr als genug, und es wäre unklug, diese Aufgabe durch sofortige Einbeziehung von Nebenbahnen zu erschweren. Den Nebenbahnen wird auch aus dieser vorläufigen Beschränkung der Verstaatlichungsaktion kein Nachteil erwachsen; sie werden beim Bunde für die Anschluss- und Mitbenutzungsverhältnisse grösseres Entgegenkommen finden, als bisher bei den Privatbahnen; auch in Tarifsachen wird ihnen die Staatsbahnverwaltung nicht unbillige Konkurrenz machen und sich die Regelungen zum Vorbild nehmen, wo die Privatbahnen selbst schon Billigkeit haben walten lassen. Auch fällt in Betracht, dass der Bund als Eigentüner der Hauptbahnen den Betrieb anschliessender Nebenbahnen zu günstigen Bedingungen übernehmen kann.

Das von der Bundesversammlung erlassene Gesetz stellt nun den allgemeinen Grundsatz auf, dass der Bund die schweizerischen Bahnen, die wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen „Schweizerische Bundesbahnen“ für

seine Rechnung betreiben wird. Die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufes soll daher den genannten Hauptbahnen gegenüber auf den nächsten Rückkaufstermin, d. h. für die Gotthardbahn auf den 1. Mai 1909 und für die andern in der Hauptsache schon auf den 1. Mai 1903 erfolgen. Während die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn mit all ihren Linien zufolge abgeschlossener Vereinbarungen je ein einheitliches Rückkaufsobjekt bilden, hatte sich die Nordostbahn nicht entschliessen können, zu einer Zusammenlegung ihrer Konzessionen Hand zu bieten, von der Annahme ausgehend, der Bund habe für die gut rentierenden Linien den kapitalisierten Reinertrag, und für die andern mindestens die Anlagekosten zu vergüten. Der Bundesrat wurde daher ermächtigt, falls eine Verständigung nicht noch möglich sein sollte, die Linien der Nordostbahn von der Rückkaufserklärung auszunehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist. Wichtig war die Ermächtigung für den Bundesrat, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

Zur Beruhigung der an den Nebenbahnen interessierten Bevölkerung wurde der Bundesrat ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dermalen bestehende Bahnen auf dem Wege der Verständigung zu erwerben, falls sie den oben genannten Voraussetzungen entsprechen. Dieser Erwerb kann stattfinden, ohne dass ein Bundesgesetz mit Referendumsvorbehalt zu erlassen ist, während für die Erwerbung anderer oder den Bau neuer Linien jeweilen ein besonderes Bundesgesetz gefordert wird. Als Nebenbahnen, die demgemäss zunächst an die Reihe der Verstaatlichung kommen werden, wurden namentlich ins Auge gefasst die Neuenburger Jurabahn und die Linie Genf—Annemasse mit internationalen Anschlüssen, sodann wichtigere interne Zwischenbahnen wie

Tösstalbahn, Emmentalbahn usw. Vorgesehen ist ferner die Übernahme des Betriebes von Nebenbahnen durch den Bund, der günstige Bedingungen gewähren würde. Die Redaktion dieser Bestimmungen zu gunsten der Nebenbahnen war das Resultat langer Verhandlungen in der Bundesversammlung, bei denen die Interessenten möglichst klare Zusicherungen zu gunsten der von ihnen vertretenen Landesteile forderten und ihre Zustimmung zum Rückkauf von deren Gewährung abhängig erklärten, während der Bundesrat mit Erfolg darauf hinwies, dass der Eingehung bestimmter Verpflichtungen sorgfältige Untersuchungen vorauszugehen hätten.

Über den Kaufpreis konnte das Bundesgesetz keine Angaben enthalten, da lediglich auf die Bestimmungen der Konzessionen und der Bundesgesetzgebung Bezug genommen ist. Die grundlegende Bestimmung der Konzessionen betreffend Ermittlung der Rückkaufsentschädigung ist, dass zum mindesten das ursprüngliche Anlagekapital zu vergüten sei, d. h. gemäss der Auslegung des Bundesrates die erstmaligen Anlagekosten der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen mit Inbegriff der Anschaffungskosten für das Betriebsmaterial. Als Anlagekosten im Sinne der Konzession sind nur solche zu betrachten, die gemäss der bestehenden Bundesgesetzgebung (altes und neues Rechnungsgesetz von 1883 und 1896) mit Grund der Baurechnung belastet werden dürfen; auszuscheiden sind daher alle fiktiven Bilanzposten, wie Baukosten für untergegangene Objekte, Belastungen der Baurechnung mit Kursverlusten und dergl. Insoweit die vorhandenen Bauobjekte im Zeitpunkte des Übergangs der Bahn an den Bund sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden und der Minderwert nicht in einem vorhandenen Erneuerungsfonds Deckung findet, ist von der Rückkaufsentschädigung ein Abzug zu machen. Diese Forderung stützt sich auf den Wortlaut der Konzessionen, die diesen vollkommen befriedigenden Zustand verlangen, als billiges Äquivalent dafür, dass der Bund die vollen Anlagekosten auch dann zu vergüten hat, wenn der Reinertrag der Bahn nicht der landesüblichen Verzinsung gleich kommt. Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Herstellung des vollkommen befriedi-

genden Zustandes nicht bloss Deckung des Minderwertes der vorhandenen Anlagen usw. verlangt, sondern dass auch solche Ergänzungsbauten, wie Bahnhofumbauten, Erstellung von Doppelgeleisen, Vermehrung des Rollmaterials usw. noch zu Lasten der Bahngesellschaft fallen, die beim Übergange an den Bund noch nicht ausgeführt sind, aber gemäss dem bereits vorhandenen Verkehrsbedürfnis schon hätten erstellt werden sollen. Dagegen anerkennt der Bundesrat, für den Anteil solcher Bauten aufkommen zu müssen, der auf nicht schon bestehende, sondern erst künftige Anforderungen des Betriebes berechnet sei. Dieses von den Bahngesellschaften bestrittene Begehren wird allerdings im wesentlichen nur praktisch für die auf Grundlage des kapitalisierten Reinertrages zurückzukaufenden Bahnen, da alle Ausgaben für wirkliche Bauzwecke den Anlagekosten beigefügt werden dürfen und daher den auf Grund der letzteren zurückzukaufenden Bahnen ohne weiteres zu vergüten sind.

Die konzessionsgemässe Rückkaufsentschädigung ist höher als das ursprüngliche Anlagekapital, wenn der fünfundzwanzigfache Wert des durchschnittlichen Reinertrages der zehn Jahre, die der Rückkaufsankündigung unmittelbar vorangehen, den Betrag der Anlagekosten übersteigt. Auch über die Definition des Begriffes Reinertrag bestanden abweichende Ansichten. Soll als Basis der Rückkaufsrechnung das Resultat der Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft angenommen werden, womit im allgemeinen die bezahlten Dividenden die Grundlage der Ausrechnung würden, oder ist abzustellen auf die Betriebsrechnung, auf den Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben? Der Bundesrat hielt das letztere Verfahren für richtig. Da der Wortlaut der Konzessionen eine bestimmte Anleitung nicht gab, muss auf den Sinn und die Absicht der betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Bahngesellschaften zurückgegriffen werden. Billigerweise sollte nun ein Rückkaufswert ausbedungen werden, der dem Bund oder den Kantonen die Übernahme der Bahn zu dem Preise sicherte, der gleich ist der Reineinnahme aus dem Eisenbahnbetrieb, d. h. aus der Besorgung des Transportgeschäftes. Daraus folgt, dass den Hauptfaktor der Rechnung die Betriebsrechnung im

engern Sinne bilden muss. Dabei darf man allerdings nicht beim Rechnungsschema, das den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften zu Grunde liegt, stehen bleiben, da dies mit Rücksicht auf die Eisenbahnstatistik verschiedene Rechnungsposten in die Gewinn- und Verlustrechnung verwiesen hat, die der Natur der Sache nach in die Betriebsrechnung gehören, indem sie mit dem Eisenbahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Es sind dieses die Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds, der grössere Teil der Verwendungen zu verschiedenen Zwecken, sowie gewisse Verwendungen zu Kapitaltilgungen.

Der Bundesrat hat daher aus den durchschnittlichen Jahresergebnissen eine Ertragsrechnung ausgeschieden, die die für den konzessionsgemässen Rückkauf massgebenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung in den Jahresrechnungen der Bahngesellschaften enthält, die für den konzessionsgemässen Rückkauf nicht in Betracht fallenden aber weglässt. So sind z. B. Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues, des Rollmaterials und des Betriebsmobiliars eigentliche Betriebsausgaben und zwar nicht nur die für diesen Zweck in der Betriebsrechnung im engern Sinne enthaltenen Ausgaben, sondern auch die, die im Erneuerungsfonds verrechnet werden. Es genügt aber nicht, den Durchschnitt der zehn Betriebsjahre nach deren effektiven Ausgaben zu bemessen; mit Absicht oder aus Zufall können die wirklichen Ausgaben in den kritischen zehn Jahren tiefer gehalten sein, als eine ordnungsmässige Regelung es verlangt. Dabei ist zu prüfen, ob die regulativgemässen Normalausgaben richtig bemessen sind, was von vorneherein bei den Bahnen nicht der Fall ist, die nur für einen Teil der Erneuerungen Fonds angelegt haben, z. B. nur für Oberbau oder nur für Rollmaterial. Sodann ist hervorzuheben, dass das neue Rechnungsgesetz grundsätzlich eine andere Konstruktion der Erneuerungsfonds in Aussicht nimmt als die bestehenden Regulative der Bahnverwaltungen. Während letztere lediglich eine Ausgleichung der für eine sachgemässe Erneuerung durchschnittlich erforderlichen Ausgaben für eine längere Periode durchführen wollen, haben laut Rechnungsgesetz die Erneuerungsfonds die Deckung für die vorhandene Abnutzung der

Bahnanlagen usw. zu bilden, und zwar nicht nur für Oberbau und Rollmaterial, sondern auch für Mobiliar und Gerätschaften. Es ist einleuchtend, dass für Erreichung des Zweckes des Rechnungsgesetzes die Einlagen in die Erneuerungsfonds wesentlich höher berechnet werden müssen, als dieses für die beschränkten Ziele der Bahnverwaltungen der Fall war. Daher genügt es nicht, bloss die bisherigen effektiven Einlagen in die Erneuerungsfonds und die Entnahmen daraus als Normalbedarf für Erneuerung in die Betriebsrechnung einzustellen, sondern es sind als Ergänzungseinlagen die Beträge beizufügen, die eine richtige Dotierung des Erneuerungsfonds während der zehnjährigen, für die Reinertragsberechnung massgebenden Periode erfordert hätte. Es haben somit die sämtlichen Normaleinlagen in die Erneuerungsfonds, die bereits geleisteten Beträge und die erforderliche Ergänzung während der in Betracht fallenden Periode unter den Betriebsausgaben zu erscheinen, während anderseits zu den Zuschüssen, die die Erneuerungsfonds während der gleichen Zeit an die Erneuerungskosten geleistet haben, die Beiträge ergänzend beizufügen sind, die, bei richtiger Dotierung, den Fonds mehr hätten entnommen werden können.

In die Betriebsrechnung gehören dagegen alle Einnahmen und Ausgaben nicht, die nicht vom Eisenbahnbetrieb herrühren, sondern mit der Finanzverwaltung der Gesellschaft zusammenhängen. Richtig ist, dass für die Erstellung der Bahnen die erforderlichen Geldmittel beschafft werden müssen und für die Betriebsführung ein Betriebskapital vorhanden sein muss. Dieser Umstand rechtfertigt es aber nach Ansicht des Bundesrates nicht, dass die Rentabilität der Bahnunternehmung für die Bestimmung des Übernahmepreises von den Zufälligkeiten der Finanzgebarung abhängig sein soll. Ein ganz anderes Finanzresultat ergibt sich, je nachdem die Zinsen der konsolidierten Anleihen, die übernommenen Kursverluste und bezahlten Provisionen usw. hoch oder niedrig sind, je nachdem auf dem Wertpapierbesitz der Gesellschaft Gewinne oder Verluste zu verzeichnen sind. Diese Faktoren hängen jedoch mit dem Transportgeschäft nur in der ganz allgemeinen Beziehung zusammen, dass die Kreditfähigkeit der Gesellschaft und damit

die Erzielung mehr oder weniger günstiger Anleihensbedingungen von der Rentabilität der Unternehmung beeinflusst wird. Ganz unabhängig von dieser Rücksicht auf die Betriebsergebnisse sind aber: die Verschiedenheit des Zinsfusses je nach dem Zeitpunkte, in dem Gelder beschafft werden mussten; die Dauer der Anleihen und die früher oder später eintretende Möglichkeit günstiger Konversionen. In dieser Hinsicht ist festzustellen, dass der Bund voraussichtlich zu bessern Bedingungen Geld erhalten wird als die Bahngesellschaften. Es wäre für ihn unvorteilhaft, einfach in die bestehenden Schuldverhältnisse einzutreten und sich diese zum Nennbetrage anrechnen zu lassen. Der Bund hat daher beim Rückkauf die bestehenden Anleihensschulden der Bahngesellschaften nicht ohne weiteres zu übernehmen; er ist berechtigt, den Rückkaufspreis der Gesellschaft einfach zur Verfügung zu stellen und den Aktionären zu überlassen, wie sie sich mit den Obligationären auseinandersetzen. Wenn sich daraus materielle Schwierigkeiten ergeben, dass die Anleihensdauer über den konzessionsgemässen Rückkaufstermin hinausläuft, hat deren Konsequenzen die Gesellschaft zu tragen, die die Anleihensbedingungen festgesetzt hat. Allerdings wird der Bund es zweckmässig erachten, die Anleihen übernehmen zu können und sich den betreffenden Anteil der Rückkaufssumme nicht direkt beschaffen zu müssen; grösser wird aber das Interesse der Aktionäre sein, für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen nicht eine lange Liquidationsperiode in Aussicht nehmen zu müssen, sondern den über Deckung der Obligationenschuld sich ergebenden Rest beförderlich verteilen zu können. Es ist daher vorauszusehen, dass sich eine Verständigung wird erzielen lassen, die die bestehenden konsolidierten Anleihen dem Bunde überträgt, aber zu den Bedingungen, die dem für den Bund massgebenden Zinsfuss entsprechen.

Für die Rentabilität einer Bahn im Betriebe des Bundes ist es vollends gleichgültig, ob eine Verwaltung bei vorübergehender Anlage ihrer Gelder in Wertschriften Glück oder Unglück gehabt hat. Der bleibende Ertrag wird nicht besser und nicht schlechter wegen solcher vorübergehender Geschäfte, und es wäre ganz unrichtig, derartige Gewinne als Faktoren des konzessions-

gemässen Reinertrages zu behandeln. Das gleiche gilt von den Kontokorrentzinsen, den Provisonen auf den laufenden Geldgeschäften usw.; alle diese Einnahmen und Ausgaben sind von der Betriebsrechnung auszuschliessen, als nicht vom Gange des Transportgeschäftes bedingt.

Während der zehnjährigen Rückkaufsperiode haben die Bahngesellschaften gemäss dem Rechnungsgesetz von 1883 und den Bilanzbereinigungen ganz erhebliche Summen dem Reinertrage zur Tilgung des Bilanzpostens der zu amortisierenden Verwendungen entnehmen müssen; um diese Beträge wurde der Dividendenbetrag der betreffenden Betriebsjahre gekürzt. Diese Ausgabeposten sind in die konzessionsgemässe Ertragsrechnung nicht einzustellen. Nach dem Wortlaut der Konzessionen gehören zwar Beträge, die auf Abschreibungsrechnung getragen werden, in die Betriebsausgaben, und es liegt daher der Schluss nahe, dass die für Tilgung alter Verluste ausgegebenen Beträge unter die Betriebsausgaben aufzunehmen seien, und zwar ohne Unterschied alle 1888 bis 1897 gemachten Ausgaben, aber auch nur diese. In dieser Beziehung ist nun eine Ausscheidung vorzunehmen. Ein Teil dieser alten Verluste betrifft Unkosten und Kursverluste auf Anleihen. Wenn nun die eigentliche Finanzrechnung von der Betriebsrechnung ausgeschieden wird, muss auch dieser Teil der alten Verluste für die Betriebsrechnung ohne weiteres ausser Betracht fallen. Das gilt aber auch für die übrigen alten Verluste. Mit dem Betriebe der zehnjährigen Periode und dessen finanziellem Ergebnis stehen Verluste aus einer früheren Periode in keinem Zusammenhang; sie müssen nicht abgeschrieben werden wegen eines Vorkommnisses beim Bahnbau oder Betrieb während der Zeit von 1888—1897. Die Bahn hat weder der Gesellschaft weniger abgeworfen, noch wird sie dem Bunde weniger Ertrag geben, weil aus dem Betriebsüberschuss gewisse Summen zur Tilgung von Verlusten verwendet wurden, die vor Beginn der massgebenden zehnjährigen Periode gemacht worden sind. Andrerseits sind aber ganz in die Betriebsrechnungen einzustellen die Beträge, die zur Abschreibung im Laufe der Jahre 1888—1897 reif geworden sind, weil die Neubauten usw., die sie veranlassen, in dieser Periode

vorgenommen wurden. Dabei ist es gleichgültig, ob die Buchung jetzt schon durchgeführt wurde oder ob die betreffenden Beträge einfach den zu amortisierenden Verwendungen beigefügt worden sind. Der Entstehungsgrund für diese Abschreibungen, die Pflicht zur Abschreibung fällt eben in die kritische Periode.

Hervorzuheben sind noch die ausserordentlichen Beiträge an die Hilfskassen. Sie müssen gemäss Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 von den Bahngesellschaften geleistet werden, weil die Hilfskassen bei ihrer Gründung ungenügend ausgestattet worden sind; die Einlagen der Beamten und der Gesellschaften standen nicht im richtigen Verhältnisse zu den von den Kassen statutengemäss übernommenen Leistungen an Pensionen usw., so dass nach korrekter versicherungstechnischer Berechnung das Deckungskapital nicht in vollem Umfange vorhanden ist und der Fehlbetrag durch ausserordentliche Zuschüsse nach und nach beigebracht werden muss; die Beträge, die dazu dienen, zu geringe Einlagen während der zehnjährigen Rückkaufsperiode zu ergänzen, sind gerade so gut in die Betriebsrechnung einzustellen, wie die ordentlichen Beträge. Dagegen stehen die Defizite, die auf Missrechnungen vor 1888 zurückzuführen sind, mit dem Ertrag der Betriebsrechnung von 1888—1897 nicht im Zusammenhang. Es handelt sich um Deckung eines effektiv vorhandenen Defizits zu gunsten einer besonderen Einrichtung, der Hilfskasse: diese soll in Stand gesetzt werden, auch künftig den statutarischen Anforderungen gerecht zu werden, was nicht möglich wäre, wenn der Fonds nicht auf die versicherungstechnisch richtige Höhe gebracht würde. Dieser Zweck wird dadurch erreicht, dass die Bahngesellschaften auf den Zeitpunkt des Überganges der Bahnen an den Bund das Defizit der Hilfskasse vollständig zu decken haben oder das fehlende Deckungskapital sich vom Rückkaufspreise abziehen lassen müssen.

Gestützt auf diese leitenden Grundsätze hat der Bundesrat eine s c h ä t z u n g s w e i s e Berechnung der R ü c k k a u f s - e n t s c h ä d i g u n g e n vornehmen lassen. Da diese bis zum Zeitpunkt der Rückkaufsanmeldung und des Überganges der Bahnen an den Bund durchgeführt werden musste, die end-

gültigen Rechnungsergebnisse aber nur bis Ende 1895 vorlagen, konnten diese Ausrechnungen nur annähernd sein; namentlich hat die Ermittlung der Minderwerte der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen sowie der mutmasslichen Bauausgaben zur Herstellung eines vollkommen befriedigenden Zustandes nur einen schätzungsweisen Charakter. Die Kritik ging daher von einer ganz unrichtigen Annahme aus, wenn sie die Berechnung des Bundesrates als Anerbieten an die Aktionäre der Eisenbahngesellschaften auffasste.

Immerhin konnten die von einer besonderen Kommission anerkannter Sachverständiger (Nationalrat Cramer-Frey in Zürich, Ständerat C. von Arx in Olten, alt Nordostbahndirektor Dr. E. Escher in Zürich und Oberingenieur R. Moser in Zürich) begutachteten Erhebungen mit der Sicherheit vorgenommen werden, die zur Beurteilung der für den Bund aus dem Rückkaufe sich ergebenden finanziellen Konsequenzen ausreichende Orientierung gewährte. Deren Resultat war, dass die Rückkaufsentschädigungen für die fünf Hauptbahnen zusammen 964,384,769 Fr. betragen werden; dazu kommen der vom Bund zu übernehmende Anteil an Ergänzungszulagen mit 42,680,000 Fr. und das zu beschaffende Betriebskapital mit 14,465,772 Fr. Da damals wahrscheinlich war, dass der Bund das für die Rückkaufsoperationen erforderliche Geld mindestens zu 3½% erhalten werde, sei für die Verzinsung dieses Gesamtkapitals von 1,021,530,541 Fr. und seine Tilgung ausschliesslich des Betriebsmaterials und des Betriebskapitals innerhalb 60 Jahren ein jährlicher Betrag von 40,360,168 Fr. erforderlich. Da der Reinertrag des Bundesbahnen im Betriebsbudget für das Jahr 1903 auf mindestens 42,468,250 Fr. geschätzt war, verblieb über Verzinsung und Tilgung hinaus ein Überschuss von 2,108,082 Fr. Dazu wurde bemerkt, dass die Betriebseinnahmen auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse mit ganz geringer Steigerung und die Betriebsausgaben ohne Berücksichtigung der zufolge der Vereinheitlichung des Betriebes zu erwartenden Ersparnisse berechnet seien.

Bezüglich dieser Überschüsse bestimmt das Rückkaufsgesetz, dass 20% so lange in einen Reservefonds

zu legen sind, bis er mit Inbegriff der Zinsaufrechnung die Höhe von fünfzig Millionen Franken erreicht hat. Er ist heranzuziehen, falls die ordentlichen Einnahmen mit Inbegriff der Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Tilgung nicht ausreichen. Die übrigen 80% der Überschüsse sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise des Netzes der Nebenbahnen, zu verwenden.

Hervorzuheben ist, dass das Rechnungswesen der Bundesbahnen vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten ist, um jede Inanspruchnahme der Überschüsse der Bundesbahnverwaltung zu andern als Bahnzwecken zu verhindern. Die Bundesbahnen sollen nicht zu fiskalischen Zwecken ausgebeutet werden, sondern ausschliesslich den Verkehrsinteressen des Landes dienen.

Die für Erwerbung, Bau und Betrieb der Bundesbahnen erforderlichen Geldmittel sind durch Emission von Anleihen mit Ausgabe von innerhalb 60 Jahren zu amortisierenden Obligationen oder Rententiteln zu beschaffen. Unter Festhaltung des Grundsatzes der Tilgung innerhalb 60 Jahren kann auch eine andere Zahlungsart mit den Bahngesellschaften vereinbart werden. Die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Tilgungsplanes bleibt der Bundesversammlung vorbehalten.

Mit dem Übergang der Bahnen an den Bund, der ohne Beobachtung der für den Eigentumsübergang sonst vorgeschriebenen Formen auf den konzessionsgemässen oder den vertraglich festgesetzten Termin stattfindet, erlöschen die Bestimmungen der Konzession. Vorbehalten bleiben nur etwaige darin enthaltene privatrechtliche Verpflichtungen zu gunsten dritter, über die sich die Berechtigten ausschliesslich mit den bisherigen Konzessionsinhabern auseinander zu setzen haben. Auf den Bund gehen nur solche konzessionsmässige Verpflichtungen über, die mit dem Bestande und dem Betriebe der Bahn in unmittelbarem Zusammenhange stehen.

Die Bundesbahnen sind von jeder Besteuerung durch Kantone und Gemeinden befreit. Diese Steuerfreiheit bestand bisher für alle von den Kantonen bis 1874 konzedierten Bahnen, war dagegen für die seither erteilten Konzessionen weggefallen. Vorbehalten bleibt nur die Steuerpflicht für Immobilien, die im Besitz der Bundesbahnen sind, ohne in notwendiger Beziehung zum Bahnbetrieb zu stehen. Die Entrichtung von Konzessionsgebühren an den Bund für den regelmässigen periodischen Personentransport fällt weg.

Die jeweilige Bundesgesetzgebung in Eisenbahnsachen findet auch auf die Bundesbahnen Anwendung, soweit die Voraussetzungen hiefür vorhanden sind. Es wird somit auch über den Betrieb der Bundesbahnen eine besondere Bundesaufsicht fortbestehen, und es wird keineswegs jede Kontrolle wegfallen, wie die Gegner der Verstaatlichung behaupteten.

Der zweite Abschnitt des Gesetzes behandelt die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen. Hier war die schwierige Aufgabe zu lösen, der Staatsbahnverwaltung eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung zu sichern, und damit der Gefahr zu begegnen, dass die umfassende und weitverzweigte Organisation in der Hand des Bundesrates ein politisches Werkzeug werde, andrerseits aber zu vermeiden, dass eine mächtige Bahnverwaltung einen Staat im Staate bilde, so dass sich Konflikte zwischen dem Bundesrat und der Bahnverwaltung entwickeln könnten. Wenn auf der einen Seite der Eisenbahnbetrieb die tunlichste Konzentration aller Kräfte erfordert, um eisenbahntechnisch die besten Resultate zu erreichen, war anderseits dessen Organismus der politischen Entwicklung der Schweiz gemäss zu gestalten, die jeder Bureaukratie widerstrebt und gebührende Berücksichtigung der kantonalen und lokalen Interessen fordert. Es waren daher diese widerstreitenden Gesichtspunkte nach Möglichkeit zu versöhnen und eine Form zu finden, die den eigenartigen politischen Anschauungen und Institutionen angepasst ist. Auch in den Beratungen der Bundesversammlung nahm die Frage der Organisation grossen Raum ein, zentralistische und föderalistische Strömungen bekämpften sich und

führten schliesslich zu einem Ausgleich, bei dem Bund und Kantone sich in den Einfluss auf die Bundesbahnen teilten.

Die Oberleitung der Bundesbahnen bleibt den politischen Bundesbehörden gewahrt. Die Genehmigung der Anleihensoperationen und des Tilgungsplanes, die Gesetzgebung über Erwerbung und Bau von Eisenbahnen, die Genehmigung von Vereinbarungen betreffend die Übernahme des Betriebes, die Festsetzung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung, der Erlass eines Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten, die Genehmigung des Jahresbudgets und die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes ist Sache der Bundesversammlung.

Dem Bundesrat steht neben der Antragsstellung in allen der Bundesversammlung vorzulegenden Eisenbahnsachen die Wahl von 25 der 55 Mitglieder des Verwaltungsrates und von je 4 Mitgliedern der Kreiseisenbahnräte zu; er ernennt die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen; da er die Verantwortlichkeit auch für diesen Zweig der Bundesverwaltung trägt, wurde ihm diese Kompetenz trotz starker Beanstandung in den Räten zugestanden und dem Verwaltungsrate nur ein unverbindliches Vorschlagsrecht eingeräumt. Ihm kommt ferner zu die Genehmigung der Statuten der Pensions- und Hilfskassen für die Beamten und ständigen Angestellten und der Erlass der erforderlichen Vorschriften für die Errichtung von Krankenkassen.

Die Geschäftsleitung der Bundesbahnen ist dagegen einer besonderen Verwaltung übertragen, die folgende Organe umfasst: An der Spitze der Organisation stehen für das gesamte Netz der Bundesbahnen der Verwaltungsrat und die Generaldirektion; ihnen sind untergeordnet die für für die einzelnen Eisenbahnkreise funktionierenden Kreisdirektionen, denen die Kreiseisenbahnräte zur Seite stehen.

Während der Bundesrat vorgeschlagen hatte, das Bundesbahnnetz unter der einheitlichen Leitung einer in der Bundeshauptstadt Bern amtenden Generaldirektion in drei Betriebskreise einzuteilen, vermehrte die Bundesversammlung deren Zahl auf fünf mit Sitz in Lausanne, Basel, Luzern,

Zürich und St. Gallen, um die Interessen der bisherigen Direktionssitze der Privatbahnen zu schonen. Die Umschreibung der Kreise ist dem Bundesrate vorbehalten; es war möglich, eine rationelle Einteilung vom betriebstechnischen Standpunkte aus auch bei dieser Zahl der Kreise zu schaffen.

Der Verwaltungsrat zählt 55 Mitglieder, von denen 25 durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone und Halbkantone und 5 durch die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte ernannt werden. Wenn so den Kantonen ein sehr weitgehender Einfluss auf die Zusammensetzung dieses Kollegiums eingeräumt ist, so bildet der Verwaltungsrat doch eine einheitliche Behörde, die die Interessen des gesamten Landes wahren und über die Zersplitterung der lokalen Tendenzen hinaus sehen soll. Damit die Gefahr vermieden werde, dass politische Rücksichten die Oberhand erhalten, dürfen von den 25 vom Bundesrat gewählten Mitgliedern nur 9 der Bundesversammlung angehören; anderseits hat der Bundesrat darauf zu achten, dass Landwirtschaft, Industrie, Handel und Gewerbe eine angemessene Vertretung erhalten. Gemäss den in der Bundesversammlung abgegebenen Erklärungen ist auch das Bahnpersonal vertreten. Einer Anregung, den freiwilligen Verbänden der genannten Berufskreise ein Wahlrecht für ihre Vertreter im Verwaltungsrate einzuräumen, konnte aus konstitutionellen Gründen nicht entsprochen werden.

Der Geschäftskreis des Verwaltungsrates umfasst in Anlehnung an die bei den Privatbahnen bestandenen Einrichtungen: die Aufsicht über die gesamte Verwaltung, die Feststellung des Entwurfs des Jahresbudgets, die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes zu Handen des Bundesrates, die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikationen nebst den reglementarischen Bestimmungen im Rahmen des Tarifgesetzes, die Feststellung der Normen für die Fahrpläne, die Pachtung von fremden Bahnstrecken und die Verpachtung eigener, die Ratifikation von Vereinbarungen mit andern Transportunternehmungen über den gegenseitigen Verkehr, die Regelung von Konkurrenzverhältnissen und die gemeinschaftliche Benutzung von Bahn-

höfen, Stationen und Bahnstrecken; die Feststellung von Normalien für den Unter-, Ober- und Hochbau und das Rollmaterial; die Entscheidung über die Linienführung neuer Strecken und die Pläne für grössere Bahnhofbauten, Umbauten und Ergänzungsbauten; die Genehmigung von Bau- und Lieferungsverträgen, die den Betrag von 500,000 Fr. übersteigen, und von Liegenschaftsankäufen, die sich nicht auf Bahnbauten beziehen, zum Kaufpreise von mehr als 200,000 Fr., sowie von Liegenschaftsverkäufen im Werte von mehr als 50,000 Fr.; das Vorschlagsrecht für die Wahl der Mitglieder der Generaldirektion und Kreisdirektionen; die Ernennung der Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen und die Festsetzung ihrer Besoldungen; die Feststellung der allgemeinen Anstellungsbedingungen; die Aufstellung der Statuten für die Pensions- und Hilfskassen; die Prüfung der Vorschläge der Kreiseisenbahnräte, betreffend Verbesserungen im Betrieb; die Begutachtung von Abänderungen an der die Bundesbahnen betreffenden Gesetzgebung und von Anregungen für den Bau neuer Linien.

Zur Vorberatung der zu behandelnden Geschäfte ernennt der Verwaltungsrat eine ständige Kommission, bestehend aus seinem Präsidenten und sechs bis zehn Mitgliedern; er ist auch berechtigt, besondere Kommissionen zur Vorberatung einzelner Geschäfte zu ernennen. Den Sitzungen des Verwaltungsrates wohnen die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen mit beratender Stimme bei.

Die eigentliche Geschäftsleitung ist der aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehenden Generaldirektion übertragen. In ihren Geschäftskreis fallen insbesondere die Vertretung der Eisenbahnverwaltung nach aussen; die Ernennung des ihr unmittelbar unterstehenden Personals und der Vorstände der Dienstabteilungen der Kreisdirektionen; die Aufstellung der Gehaltsnormen für das gesamte Personal und die Festsetzung der Gehalte für das von ihr ernannte, die Vorbereitung aller vom Verwaltungsrat zu behandelnden Geschäfte, mit Inbegriff von Jahresbudget, Jahresrechnung und Geschäftsbericht; das gesamte Tarifwesen und die Kontrolle der Betriebseinnahmen; das

Reklamationswesen mit Ausnahme des den innern Verkehr der Bundesbahnen und den dieser mit andern schweizerischen Bahnen betreffenden; die Aufstellung der Fahrpläne; die Zentralwagenkontrolle; der Abschluss der Verträge, für die die Ratifikation des Verwaltungsrates vorbehalten ist; die Verwaltung der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen des Personals unter seiner Mitwirkung; der Abschluss der wichtigeren Lieferungsverträge, d. h. der für neues Transportmaterial, für Oberbaumaterial und für den Bezug von Brenn- und Schmiermaterialien für den Maschinendienst, während der Abschluss der Lieferungsverträge für den laufenden kleinern Bedarf den Kreisdirektionen überlassen ist; die Aufsicht über die Geschäftsführung der Kreisdirektionen und die Erteilung von Instruktionen an diese zur Herbeiführung der wünschbaren Einheitlichkeit und Übereinstimmung in der Verwaltung.

Die Geschäfte der Generaldirektion werden unter ihre Mitglieder nach Departementen verteilt; die Organisation der Departemente und die Zuweisung der verschiedenen Dienstabteilungen sind durch eine vom Bundesrat zu erlassende Vollziehungsverordnung geregelt.

Neben Verwaltungsrat und Generaldirektion nahm der Bundesrat einen einheitlichen Eisenbahnrat in Aussicht. Dieser sollte die Staatsbahnverwaltung mit weitern Kreisen in Verbindung bringen und namentlich auch den Kantonen eine Mitwirkung bei der Verwaltung sichern. Diese sollte nicht erreicht werden durch eine Einmischung in die Geschäftsleitung, da der Eisenbahnbetrieb tunlichst rasch und einheitlich arbeiten muss und alle Hemmungen nach Möglichkeit fern zu halten sind, sondern durch Schaffung einer Behörde, die bei der Ernennung des Verwaltungsrates mitwirkt und durch Begutachtung der wichtigsten Eisenbahnfragen, namentlich in Tarif- und Fahrplansachen, ihren Einfluss geltend machen kann. Diese Behörde sollte aus der Wahl der Kantone hervorgehen, die auf je 50,000 Einwohner oder einen Bruchteil dieser Zahl ein Mitglied ernennen; damit wäre die unmittelbare Mitwirkung des Volkes und der Kantone bei Ernennung der Eisenbahnverwaltung gesichert und deren Abtrennung von der politischen

Behörde, der Bundesversammlung, gegeben gewesen, insoweit eine solche Abtrennung konstitutionell überhaupt zulässig ist. Dieser einheitliche Eisenbahnrat beliebte aber der Bundesversammlung nicht. Der Ständerat fand diese Organisation zu zentralistisch und wollte die kantonalen und lokalen Interessen dadurch mehr berücksichtigen, dass in jedem Kreise ein besonderer Eisenbahnrat aufzustellen sei, dem die Funktionen eines Verwaltungsrates für das betreffende Gebiet zugefallen wären, unter anderem auch die Wahl der Kreisdirektionen. Im Verlaufe der Beratungen wurden die Kompetenzen dieser Kreiseisenbahnräte zwar wieder abgeschwächt, aber der Eisenbahnrat blieb beseitigt. Den Kreiseisenbahnräten wurde nun in erster Linie zugewiesen die Begutachtung aller das Eisenbahnwesen betreffenden wichtigeren Fragen, insbesondere des Fahrplan- und Tarifwesens zuhanden der für die Entscheidung zuständigen Behörden und zwar auf Anregung der Bundesbehörden, einer Kantonsregierung, des Verwaltungsrates, der organisierten Vertretungen von Landwirtschaft, Handel, Industrie und Gewerbe, sowie anderer volkswirtschaftlicher Verbände oder aus der Mitte der Eisenbahnräte selbst. Damit wird die Begutachtung zu einer wesentlich einseitigen, und eine Ausgleichung der öfter widerstreitenden Interessen der verschiedenen Landesteile ist nicht mehr möglich, wie es bei gemeinsamer Beratung in einem einheitlichen Kollegium mit vorberatender ständiger Kommission der Fall gewesen wäre. Den Eisenbahnräten steht ferner zu die Genehmigung des auf den einzelnen Kreis bezüglichen Anteils an Budget, Jahresrechnung und den hierauf bezüglichen Berichten an die Generaldirektion; die Entscheidung über im Budget nicht vorgesehene Kredite, soweit die Gesamtsumme das jeweilige Jahresbudget nicht um mehr als 100,000 Fr. übersteigt; die Genehmigung der vierteljährlichen Berichte der Kreisdirektionen über ihre Geschäftsführung.

Den Kreisdirektionen ist die Betriebsleitung im engern Sinne, die Ausführung des Betriebsdienstes übertragen, die Unterhaltung der Bahn, die Ausführung von Ergänzungsbauten, soweit sie die Generaldirektion nicht sich vorbehält,

und der Abschluss bestimmter Landerwerbungs-, Bau- und Lieferungsverträge; die Bahnbewachung und Handhabung der Bahnpolizei; die Entwerfung der Fahrpläne zuhanden der Generaldirektion; der Fahrdienst; der Zugdienst; der Expeditionsdienst; der Werkstättenbetrieb; die Hauptmagazin- und Materialverwaltung, mit Ausnahme grösserer Bestellungen; der Camionnagedienst; das Reklamationswesen für den internen Verkehr der Bundesbahnen und den mit andern schweizerischen Bahnen; die Behandlung der Haftpflichtfälle; die Verpachtung und Vermietung von verfügbaren Liegenschaften und Bahnhofrestaurationen; die Steuerangelegenheiten; die Ernennung des ihnen unterstellten Personals und die Festsetzung seiner Gehälter und Löhne innerhalb der Gehaltsnormen; die Begutachtung der ihnen von der Generaldirektion überwiesenen Fragen, namentlich die Tarifverhältnisse, Gemeinschaftsverhältnisse und Verkehrsvereinbarungen mit anstossenden Bahnen; und endlich die Entgegennahme von Wünschen und Begehren der Behörden und Privaten über Verhältnisse, die in den Geschäftskreis der Generaldirektion gehören, und Übermittlung an letztere. Die Ratifikation durch die Generaldirektion ist vorbehalten für Haftpflichtentschädigungen von mehr als 20,000 Fr. für Camionnageverträge, für Liegenschaftsverkäufe und für Verträge über die Ausführung von Bauarbeiten, Landerwerbung und Lieferungen, wenn die Vertragssumme mehr als 100,000 Fr. beträgt.

Zur Erzielung der erforderlichen steten Fühlung zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen finden jährlich mindestens dreimal gemeinsame Sitzungen statt, zum Austausch der beim Bahnbetrieb gemachten Erfahrungen und zur Anregung von Verbesserungen.

Damit sind den Kreisdirektionen alle die Kompetenzen eingeräumt, die ihnen ohne Gefährdung der wünschbaren Einheitlichkeit des Betriebes überlassen werden konnten, und den verschiedenen Landesgegenden ist die Möglichkeit gewahrt, durch Vermittlung der ihnen örtlich zunächst stehenden Behörden mit der Verwaltung der Bundesbahnen in Verbindung zu treten.

Wenn diese Organisation im ganzen überblickt wird, muss zugestanden werden, dass den Begehren nach tunlichster Dezentralisation in weitgehendem Masse entsprochen worden ist. Nur so konnte die Mitwirkung der Westschweiz und eines Teiles der konservativen Partei der Mittel- und Ostschweiz für die Verstaatlichungsaktion gewonnen werden. Immerhin sind die Kompetenzen der Zentralbehörden, Bundesversammlung, Bundesrat, Verwaltungsrat und Generaldirektion, derart bemessen, dass die Bundesbahnverwaltung Erspriessliches leisten kann. Ein weiteres Entgegenkommen gegenüber den föderalistischen Tendenzen hätte dagegen zu einer förmlichen Desorganisation der Betriebsleitung führen müssen.

In den allgemeinen Bestimmungen wird vorgeschrieben, dass die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen in der Regel Schweizerbürger sein sollen, und dass ihre Amtsdauer drei Jahre beträgt in Übereinstimmung mit der der übrigen Bundesbeamten. Nur die Amtsdauer der Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen ist ausnahmsweise, wie beim Bundesgericht, auf sechs Jahre normiert. Alle Beamten können durch motivierten Beschluss der Behörde, die sie ernannt hat, abberufen werden. Durch ein besonderes Bundesgesetz sind die Besoldungen festzusetzen und durch eine vom Bundesrat zu erlassende Vollziehungsverordnung das Rechnungswesen, die Disziplinarbefugnisse und das Freikartenwesen zu ordnen. Der Bund hat für Ausbildung des Personals der Bundesbahnen zu sorgen. Für die Beamten und ständigen Angestellten ist eine Pensions- und Hilfskasse zu errichten, zu deren Dotierung die Eisenbahnbetriebskasse mindestens die Hälfte der Gesamteinlagen zu leisten hat. Deren Statuten werden vom Verwaltungsrate aufgestellt, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat. Bestehende Pensions- und Hilfskassen können nach dem Ermessen des Bundesrates auf bisheriger Grundlage und unter voller Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder weitergeführt werden. Auch die Errichtung von Krankenkassen für das Arbeiterpersonal ist vorgesehen. Es ist somit für den Fortbestand und die Weiter-

entwicklung der zu gunsten des Personals von den Privatbahnen eingeführten Wohlfahrtseinrichtungen gesorgt.

Die Übergangsbestimmungen treffen die nötigen Festsetzungen für den Fall, dass nicht alle Hauptbahnen gleichzeitig verstaatlicht werden. Dann erfolgt die Bildung von Eisenbahnkreisen nach Massgabe der allmählichen Gestaltung des Bundesbahnnetzes; so lange es nur geringen Umfang hat, kann von besonderen Eisenbahnkreisen Umgang genommen und die gesamte Geschäftsführung der Generaldirektion übertragen werden.

Zur Beruhigung der interessierten Landesgegenden wird sodann der Alpenbahnfrage noch besondere Beachtung geschenkt. Vor allem wollte die Westschweiz Garantie dafür besitzen, dass die Verstaatlichung der Gotthardbahn nicht einen ungünstigen Einfluss auf die Ausführung des Simplonunternehmens ausübe. Die Bestrebungen für Ausführung dieses Alpendurchstiches waren ihrem Ziele wesentlich näher gerückt. Der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola hatte die staatlichen Beziehungen geordnet, die Konzessionen für das Gebiet beider Staaten waren der Jura-Simplon-Bahn erteilt, und es war alle Aussicht vorhanden, dass die im Staatsvertrage vorgesehenen Subventionen von den schweizerischen und italienischen Interessenten geleistet werden. Durch das Rückkaufsgesetz ist der Bund verpflichtet, im Falle des Rückkaufs als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn den Simplondurchstich auch seinerseits auszuführen, wenn die bedungenen Subventionen geleistet werden. Ebenso wurde die schon im Eisenbahngesetz von 1872 enthaltene Verpflichtung des Bundes, die Bestrebungen für den Bau einer Alpenbahn im Osten der Schweiz zu fördern, ausdrücklich bestätigt und der Fortbestand der unter Voraussetzung des konzessionsgemässen Rückkaufs der Vereinigten Schweizerbahnen bezüglich der Übernahme der Toggenburgerbahn und der Erbauung einer Rickenbahn übernommenen Verbindlichkeiten auch für den Fall zugesichert, dass die Vereinigten Schweizerbahnen

vor dem nächsten Rückkaufstermin freihändig angekauft werden sollten. Durch diese Übergangsbestimmungen wurde klar gestellt, dass den besonderen Bahninteressen im Westen und Osten der Schweiz durch den Rückkauf der Hauptbahnen keinerlei Eintrag geschehen soll.

Die Volksabstimmung über das Rückkaufsgesetz hat am 20. Februar 1898 stattgefunden; mit der überwältigenden Mehrheit von 386,634 gegen 182,718 Stimmen ist nach vorausgegangenem heftigen Kampfe, der in der Presse und in Volksversammlungen von beiden Seiten mit aller Energie geführt wurde, die Annahme des Gesetzes erfolgt.*) Die Schweiz hat mit vollem Bewusstsein den Boden des Privatbahnsystems verlassen und sich dem Staatsbetrieb zugewandt.

2. Die Durchführung der Verstaatlichung.

a) Die Ankündigung des Rückkaufes.

Sofort nach Annahme des Rückkaufgesetzes hat das eidgenössische Eisenbahndepartement mit den Vorbereitungen für die Durchführung der Verstaatlichung begonnen. Diese beschränkte sich zunächst auf das Netz von vier Hauptbahnen, der Jura-Simplon-Bahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, mit dem Rückkaufstermin des 1. Mai 1903; die Gotthardbahn konnte laut Konzession erst auf den 1. Mai 1909 zurückgekauft werden. Da der Rückkauf laut gesetzlicher Vorschrift gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen zu erfolgen hatte, musste vorerst darauf Bedacht genommen werden, die Ankündigung des Rückkaufs innerhalb

---

*) Unter den Streitschriften gegen die Verstaatlichung ist hervorzuheben: „Der Rückkauf der schweizerischen Bundesbahnen" von Numa Droz, Direktor des Centralamtes für internationalen Eisenbahntransport, der früher als Mitglied des Bundesrates Anhänger des Rückkaufes war; unter denen für die Verstaatlichung: „Erläuterungen zum Rückkaufsgesetz" (Verfasser: Dr. E. Milliet, Direktor der eidgenössischen Alkoholverwaltung; L. Mürset, Sekretär des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, und Pl. Weissenbach, administrativer Direktor beim eidgenössischen Eisenbahndepartement.

der konzessionsgemässen Fristen rechtzeitig vorzunehmen. Der erste Termin betraf Teilstrecken der Schweizerischen Nordostbahn; gerade bei dieser Gesellschaft bestand die Schwierigkeit, dass ihre Konzessionen nicht zusammengelegt worden waren. Für jedes Teilstück musste somit besondere Rechnungsstellung erfolgen, welche das Ergebnis hatte, dass bei den einen der kapitalisierte Reinertrag grösser war, als das Anlagekapital, bei anderen das umgekehrte Verhältnis eintrat. Bei einer solchen getrennten Rechnung hätte der Bund viel mehr bezahlen müssen, als die Nordostbahn im ganzen wert war. Um nicht der Ausbeutung dieses Verhältnisses durch die Gesellschaftsbehörden ausgesetzt zu sein, hatte das Rückkaufsgesetz den Bundesrat ermächtigt, sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für ihr Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar sei, diejenigen unter besonderen Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung auszunehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationellen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich sei. Der Bundesrat musste seine Entscheidung vor dem 25. Februar 1898 treffen, da dieser Tag der konzessionsgemässe Termin für die Linien Winterthur—Etzwilen—Ramsen, Etzwilen—Konstanz und Emmishofen—Kreuzlingen war. Schon am 22. Februar 1898 beschloss er, dass er die von der Nordostbahn eingereichten, nach Teilstrecken getrennten Rechnungen über den Reinertrag und das Anlagekapital ihrer Linien nicht als richtig anerkennen könne, sondern bis Ende 1898 für jede einzelne Bahnstrecke, für die eine besondere Konzession bestehe, die Einreichung neuer Ertragsrechnungen verlangen müsse, die die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der betreffenden Bahnstrecken enthalten. Von einer Zwangszusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn werde Abstand genommen, obwohl der Bundesrat sich für berechtigt erachte, gemäss den Bestimmungen des Rechnungsgesetzes von 1896 eine solche Zusammenlegung zu verfügen. Dagegen wurde die Ankündigung des Rückkaufes auf elf Linien der Nordostbahn beschränkt und für zehn Linien auf denselben verzichtet. Die

Auswahl der Linien war durch eine eingehende Beurteilung ihrer verkehrspolitischen Bedeutung und ihres finanziellen Wertes in einem Berichte des Eisenbahndepartements vom 21. Februar 1898 begründet worden, der sich auf ein Gutachten von alt Nordostbahndirektor Dr. Eugen Escher stützte.

Die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufs erfolgte sodann für das gesamte Netz der Schweizerischen Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit Beschluss des Bundesrates vom 19. April 1898; für den Anteil der Einwohnergemeinde Bremgarten an der kleinen Zweigbahn Wohlen-Bremgarten, bei welcher die Centralbahn und die Nordostbahn Miteigentümer waren, mit Beschluss vom 17. April 1900 und für das im Betriebe befindliche Bahnnetz der Jura-Simplon-Bahn ebenfalls mit Beschluss vom 17. April 1900. Bei den letztgenannten Bahnen musste nämlich der Rückkauf erst drei Jahre vor dem Übergangstermin angemeldet werden. Bei der Jura-Simplon-Bahn war zu berücksichtigen, dass durch besondere Verständigung mit der Gesellschaft im Jahre 1898 der Bund sich vorbehalten hatte, am 1. Mai 1903 nur die im Betriebe stehenden Linien derselben zu übernehmen, den Simplontunnel dagegen erst auf den Zeitpunkt der Bauvollendung. Die Anmeldung des Rückkaufes der Gotthardbahn zum 1. Mai 1909 erfolgte erst mit Bundesratsbeschluss vom 26. Februar 1904.

Wenn somit alle erforderlichen formellen Vorkehrungen getroffen waren, um den konzessionsgemässen Rückkauf durchzuführen, so bestand doch beim Bunde wie bei den Bahnverwaltungen von Anfang an die Absicht, die durch die Kündigung betroffenen Bahnnetze wenn möglich auf dem Wege des freihändigen Ankaufes zu erwerben; diese Möglichkeit war im Rückkaufsgesetze berücksichtigt, indem der Bundesrat ermächtigt wurde, mit Zustimmung der Bundesversammlung, somit unter Ausschluss einer allfälligen Volksabstimmung, die Erwerbung der Bahnen freihändig vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sein sollten.

Vor Einleitung solcher Verhandlungen war jedoch der Ausgang der vor dem schweizerischen Bundesgerichte schwebenden Prozesse abzuwarten, welche zwischen dem Bundesrat und den Bahnverwaltungen über die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitales geführt wurden. Der Bundesrat hatte nämlich durch Beschlüsse vom 3., 16. und 23. Dezember 1897 und vom 11. Januar 1898 auf Grundlage des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 grundsätzlich festgestellt, wie Reinertrag und Anlagekapital für die Centralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplon-Bahn und die Gotthardbahn zu berechnen seien.

Diese Beschlüsse des Bundesrates wurden von den Bahngesellschaften nicht anerkannt und die Entscheidung des Bundesgerichtes angerufen. In diesen Prozessen wurde der Bund durch Ständerat Dr. Paul Scherrer in Basel vertreten. Die Urteile des Bundesgerichtes erfolgten in Sachen gegen die Centralbahn am 18./21. Januar 1899 und in Sachen gegen die Nordostbahn am 18./19. Juli 1899; sie waren auch für die anderen Bahngesellschaften massgebend, indem alle grundsätzlichen Differenzen entschieden wurden, im erstgenannten Urteil bezüglich des Reinertrages, im zweiten bezüglich des Anlagekapitals. Nicht entschiedene Einzelfragen wurden gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn durch Verständigung vor dem Instruktionsrichter des Bundesgerichtes im Mai 1899 erledigt; für die Gotthardbahn dagegen wurde noch ein Spruch des Bundesgerichtes über einzelne Punkte am 25. Juni 1901 erlassen.

Das Bundesgericht stellte in eingehender Begründung fest, dass für die Ermittlung des Rückkaufspreises nur die Bestimmungen der Konzessionen massgebend seien, und dass Vorschriften des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, insoweit sie den Konzessionen widersprechen würden, nicht Anwendung finden dürften, dagegen materiell zu schützen seien, insofern sie den Vorschriften des Obligationenrechtes und an sich richtigen Rechnungsgrundsätzen entsprechen.

b) Der freihändige Ankauf der Hauptbahnen.

Nachdem die rechtliche Grundlage für die Durchführung der Verstaatlichung auf Grund der Konzessionen gewonnen war, konnte der Versuch gemacht werden, auf dem Wege freier Verständigung in den Besitz der Hauptbahnen zu gelangen. Eine solche Vereinbarung hatte für beide Teile den grossen Vorteil, die unveränderte Übernahme der Obligationenschuld der Privatbahnen durch den Bund zu ermöglichen und eine Reihe schwieriger Auseinandersetzungen und Rechtsstreite zu vermeiden. Der unveränderte Übergang der konsolidierten Anleihen lag auch im volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz, indem eine Erschütterung des Geldmarktes zu befürchten war, falls die vielen Millionen dieser Anleihen hätten zurückbezahlt werden müssen. Letzteres war allerdings auch für den Fall des konzessionsgemässen Rückkaufes unwahrscheinlich; ein Rechtsgutachten der bewährten Juristen Professor Dr. Laband in Strassburg und Professor Dr. Eugen Huber in Bern hatte sich dahin ausgesprochen, dass die Obligationengläubiger kein Recht hätten, die Rückzahlung der Obligationen vor Ablauf der in den Titeln bestimmten jeweiligen Anleihensdauer zu beanspruchen; immerhin war die Frage bestritten.

Die ersten Verhandlungen wurden mit der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn geführt; die Verhältnisse dieser Gesellschaft waren die einfachsten, da deren verschiedene Konzessionen schon durch Übereinkunft vom 1. Oktober 1889/10. Januar 1890, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1893, für den Fall des Rückkaufs zusammengelegt worden waren. Vorerst waren die auf Grundlage des bundesgerichtlichen Urteils berichtigten konzessionsgemässen Reinertragsrechnungen für die massgebende Periode der Jahre 1888/97 zu erstellen. Diese wurden geprüft, die eine weitere Aufklärung erfordernden Punkte eingehend erörtert, und schliesslich für den Fall einer gütlichen Verständigung eine Summe von 7,782,705 Fr. als durchschnittlicher konzessionsgemässer Reinertrag der Jahre 1888/97 von beiden Teilen anerkannt. Bei diesem Anlass fanden auch vertrauliche Be-

sprechungen über einen freihändigen Ankauf der Centralbahnunternehmung statt.

Voraussetzung der Verhandlungen war, dass der Bund nicht nur die konzessionsgemässen Rückkaufsobjekte, die Eisenbahnlinien mit dem Material, den Gebäulichkeiten und den dazu gehörenden Vorräten, sondern sämtliche Aktiven und Passiven der Centralbahngesellschaft übernehme, und zwar nicht erst auf den 1. Mai 1903, sondern auf einen früheren Termin. Die Verhandlungen führten im Jahre 1899 zu keinem Abschluss, da die Forderungen der Centralbahn mit Rücksicht auf die damaligen Geldverhältnisse zu hoch erschienen; sie wurden im Jahre 1900 wieder aufgenommen, nachdem sich die Zinsverhältnisse verändert hatten und ein Herabgehen des Zinsfusses nicht so bald zu erwarten war. Nach neuen Erörterungen erklärten sich die Aktionäre der Centralbahngesellschaft bereit, die gesamte Centralbahnunternehmung mit Aktiven und Passiven auf den 1. Januar 1901 dem Bunde abzutreten gegen eine jährliche Rente von 30 Fr. für die Aktie, seitens des Gläubigers unkündbar, für den Bund auf 20 Jahre fest und nachher nach seinem freien Ermessen ablösbar gegen eine Summe von 750 Fr. Diese Grundlage erschien auf Grund der durchgeführten Berechnungen annehmbar. Für die Schätzung des Wertes einer Centralbahnaktie war als Hauptfaktor der konzessionsgemässe Reinertrag der Jahre 1888/97 massgebend, wie er schon 1899 ermittelt worden war, d. h. der fünfundzwanzigfache Betrag von 7,782,705 Fr. = 194,567,625 Fr. Gegenüber diesem kapitalisierten Reinertrage hatte das Anlagekapital auf Ende 1899 nur betragen:

Baukonto der Centralbahn	137,141,939 Fr.
Beteiligung an andern Bahnunternehmungen (Bötzbergbahn, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten) .	21,190,000 ,,
	158,331,939 Fr.

Für die Berechnung des Wertes der übrigen Aktiven und Passiven der Centralbahnunternehmung wurde von der Bilanz auf Ende 1899 ausgegangen. Der Überschuss der Passiven

über die Aktiven, welcher von der konzessionsgemässen Rückkaufsentschädigung im Betrage von 194,567,625 Fr. abzuziehen war, betrug 117,661,125 Fr. Von den verbleibenden 76,906,500 Franken waren noch die Summen in Abzug zu bringen, welche erforderlich waren, um die Centralbahn in den vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, der laut den Rückkaufsbestimmungen der Konzession bei deren Übergabe an den Bund vorhanden sein musste. Diese A b z ü g e gründeten sich einmal darauf, dass die Differenz zwischen dem wirklichen Werte und dem Werte eines vollkommen befriedigenden Zustandes der vorhandenen Rückkaufsobjekte, seien dieselben im Erneuerungsfonds berücksichtigt oder nicht, dem Bunde bei der Übergabe der Bahn zu vergüten war. Sodann wurde verlangt, dass dem Bunde die Baukosten zu ersetzen seien, die für die Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, für die Anlage von Doppelgeleisen, für die Vermehrung des Rollmaterials usw. noch auszugeben waren, um die Bahn in vollkommen befriedigenden Zustand zu setzen, wobei allerdings ein entsprechender Anteil dieser Baukosten in Abrechnung zu bringen war, der auf Anlagen fiel, die von anderen Bahnen mitbenützt werden, oder der für künftige Verkehrsbedürfnisse aufgewendet wurde. Die Bahnverwaltung hatte die Berechtigung dieser Abzüge bestritten und den Anspruch erhoben, jedenfalls die Kosten für solche Anlagen kompensieren zu dürfen, die für künftige Anforderungen des Verkehrs bereits hergestellt seien, wie der Unterbau für ein zweites Geleise der Gäubahn, über den derzeitigen Bedarf hinausgehende Bahnhofserweiterungen u. drgl. Das Bundesgericht hatte es abgelehnt, über diese Streitfrage grundsätzlich zu entscheiden, und hatte die Erledigung der Differenz einem spätern zivilrechtlichen Verfahren vorbehalten; eine absolute Sicherheit über eine noch ausstehende gerichtliche Entscheidung, die zudem zum erheblichen Teil sachverständige Gutachten notwendig machte, bestand daher nicht. Für den Fall einer gütlichen Verständigung glaubte daher der Bundesrat eine gewisse Verminderung der Abzüge zugestehen zu sollen, die auf 9,597,522 Fr. bestimmt wurden. Da die Bahn schon am 1. Januar 1901 an den Bund übergehen sollte, hatten die

Aktionäre noch Anspruch auf die voraussichtliche Differenz zwischen dem Reingewinn der 2⅓ Jahre vom 1. Januar 1901 bis 30. April 1903 und der vom Bunde zu vergütenden Rente, welche auf 7,691,648 Fr. geschätzt wurde, so dass sich eine Rückkaufssumme von 75 Millionen Franken oder auf die Aktie ein Betrag von 750 Fr. ergab. Für die Aktien erhielt die Gesellschaft Rententitel; ein Wechsel in der Geldanlage hatte somit nicht stattzufinden, und es blieben dem schweizerischen Geldmarkt alle die Nachteile erspart, welche aus dem Flüssigmachen einer Summe von rund 200 Millionen (für die Centralbahn allein) in volkswirtschaftlicher Hinsicht hätten erwachsen müssen. Der Bund seinerseits war der Notwendigkeit enthoben, auf den 1. Mai 1903 eine Anleihe von 200 Millionen aufnehmen zu müssen.

Da die Centralbahnunternehmung erst vom 1. Januar 1901 an auf den Bund übergehen sollte, fiel sowohl der noch vorhandene Aktivsaldo vom Jahre 1899 als auch der Reinertrag des Jahres 1900 den Aktionären zu. Aus letzterem waren jedoch vorerst noch die obligatorischen Rücklagen zu den vorgeschriebenen Amortisationen und die Einlagen in den Reservefonds zu machen. Laut dem auf dieser Grundlage abgeschlossenen Vertrag vom 5. November 1900, betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Centralbahn durch den Bund, tritt die Centralbahn ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen an den Bund ab, der dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung übernimmt, sämtliche Verbindlichkeiten der Centralbahn zu erfüllen. Bezüglich der konsolidierten Anleihen wurde der Eintritt des Bundes in das Schuldverhältnis ausdrücklich konstatiert. Ferner hat sich der Bund verpflichtet, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleihen, den Gläubigern im Sinne des Art. 667, Absatz 4 des Obligationenrechts Sicherheit zu leisten. Damit waren alle Voraussetzungen erfüllt, um den Übergang der konsolidierten Anleihen auf den Bund zu sichern. Bei den vom Bunde zu übernehmenden finanziellen Leistungen ist hervorzuheben, dass Zins- und Kapitalzahlungen in eidgenössischer Währung und bei den für die Bundesbahnobliga-

tionen festgesetzten Zahlstellen erfolgen. Die Vorschrift, dass die Ablösung der Rente erst nach Ablauf von 20 Jahren erfolgen kann, steht nicht im Widerspruche mit Art. 7 des Rückkaufsgesetzes, welcher festsetzt, dass auch bei freier Verständigung der Grundsatz der Schuldenamortisation binnen längstens 60 Jahren festgehalten werden muss. Die Bundesbahnverwaltung hat eine gleichmässige Amortisation nach festem Tilgungsplan bis längstens zum 1. Mai 1963 durchzuführen. Für jede der verschiedenen Anleihen, die die Bundesbahnen von den Eisenbahngesellschaften übernehmen oder selbst aufnehmen, wird dagegen ein besonderer Tilgungsmodus bestehen, da eine Abänderung der bereits vereinbarten, ein Recht der Titelinhaber darstellenden Amortisationspläne nicht zulässig ist. Insoweit die einzelnen Tilgungsquoten mit dem Gesamtplan nicht übereinstimmen, ist die Ausgleichung in den Jahresrechnungen herbeizuführen.

Nach dem Eigentumsübergang konnte der Bund den Betrieb der Centralbahn noch nicht selbst übernehmen, da die Generaldirektion der Bundesbahnen erst am 1. Juli 1901 in Tätigkeit trat und während der ersten Zeit für die Vorbereitung der Organisation des Dienstes voll in Anspruch genommen war. Dagegen war es möglich, auf den 1. Januar 1902 auch die Kreisdirektion II in Basel zu bestellen und den Betrieb durch die Bundesbahnverwaltung selbst führen zu lassen. Daher wurde die Geschäftsführung bis dahin dem Direktorium der Centralbahn übertragen, jedoch unter Leitung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes, und vom 1. Juli 1901 an unter der Leitung der Generaldirektion der Bundesbahnen. Diesen Behörden standen während des Provisoriums die Kompetenzen zu, welche statutengemäss der Verwaltungsrat der Centralbahn besass.

Das Personal der Centralbahn wurde bis zum 1. Mai 1903, dem Termin des konzessionsgemässen Rückkaufes, unter den bisherigen Anstellungsbedingungen in den Dienst des Bundes übernommen; eine solche Vereinbarung war in Art. 14 des Bundesgesetzes, betreffend die Besoldung der Beamten und Angestellten der Bundesbahnen, vom 29. Juni 1900 vorgesehen;

vom 1. Mai 1903 an kamen die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung zur Anwendung. Die Funktionen des Direktoriums hörten dagegen mit Ende 1901 auf, da am 1. Januar 1902 die Kreisdirektion die Betriebsleitung übernahm.

Der Bund hat mit allen anderen Verpflichtungen der Gesellschaft auch diejenigen gegenüber der Hilfskasse der Centralbahn zu übernehmen. Dafür hat er das versicherungstechnisch berechnete Defizit der Hilfskasse, Ende 1899 1,378,100 Fr. betragend, von der Rückkaufsentschädigung in Abzug gebracht.

Für allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung des Vertrages war das Bundesgericht als einzige Instanz in Aussicht genommen; solche Fälle sind aber nicht eingetreten.

Dieser erste Rückkaufsvertrag ist sowohl in seiner formellen Anlage, als auch in seinen materiellen Bestimmungen beim Abschlusse aller anderen Verträge als Grundlage angenommen worden. Er wurde von der schweizerischen Bundesversammlung am 14. Dezember 1900 endgültig genehmigt; eine Volksabstimmung war durch das Rückkaufsgesetz ausgeschlossen.

Nachdem der Rückkauf der Centralbahn erledigt war, wurden die Verhandlungen mit den anderen Bahnverwaltungen an die Hand genommen. Gegenüber der Schweizerischen Nordostbahn stellte der Bundesrat im voraus fest, dass der freihändige Rückkauf nur auf Grundlage der Übernahme der gesamten Nordostbahnunternehmung stattfinden könne, wobei Reinertrag und Anlagekapital sämtlicher Linien zusammengefasst in Betracht zu fallen haben. Die Nordostbahn erklärte sich grundsätzlich hiermit einverstanden, indem sie sich vorbehielt, für die Vorteile, die sich bei einer nach Konzessionen getrennten Berechnung des Rückkaufspreises für sie ergeben würden, gewisse Kompensationen geltend zu machen; sie berechnete eine Gesamtsumme von rund 323 Millionen, welche Summe vom Bunde nicht anerkannt werden konnte, da er in der Lage war, die gar nicht oder schlecht rentierenden Bahnen, die nicht gekündigt worden waren, der Nordostbahn zu über-

lassen, ein Umstand, der auch für letztere die Zusammenlegung erwünscht erscheinen liess.

Bei der Aufnahme der Verhandlungen ergab sich, dass die beidseitigen Berechnungen über den konzessionsgemässen Reinertrag sämtlicher Linien für die Jahre 1888 bis 1897 wesentlich von einander abwichen; die Differenz betrug rund 10 Millionen des durchschnittlichen Reinertrages dieser Periode. Diese Differenz war aber tatsächlich unerheblich, da laut Bilanz Ende 1900 das konzessionsgemässe Anlagekapital für die gesamte Nordostbahn einschliesslich des Anteiles an den Gemeinschaftsbahnen mit 266,981,805 Fr. erheblich höher war als der von der Nordostbahn auf 252,787,325 Fr. und vom Bund auf 242,588,350 Fr. berechnete kapitalisierte Reinertrag. Laut den Grundsätzen des erwähnten bundesgerichtlichen Urteils war jedoch der nach dem Rechnungsgesetz festgestellte Bilanzwert des Anlagekapitals für den Rückkauf nicht allein massgebend, sondern musste noch erhöht werden um die Summen, die zwar nicht nach dem Rechnungsgesetz, wohl aber nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Baurechnung zur Last geschrieben werden dürfen. Durch gegenseitige Verständigung wurde das konzessionsgemässe Anlagekapital für Ende 1900 auf rund 267,850,000 Fr. festgesetzt.

Von dieser Rückkaufsentschädigung war abzuziehen der Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte; derselbe war in der Rückkaufsbotschaft vom 25. März 1897 geschätzt zu 19,441,888 Fr. Die Nordostbahn machte geltend, dass sie nicht nur billigerweise beanspruchen dürfe, dass ihr für den Fall gütlicher Verständigung ein Viertel nachzulassen sei, wie dieses gegenüber der Centralbahn geschehen, sondern es komme namentlich auch in Betracht, dass die Linien der ehemaligen Nationalbahn, sowie Sulgen-Gossau und Effretikon-Hinwil, nicht zum Preise der wirklichen Herstellungskosten, sondern zum bedeutend niedrigeren Ankaufspreis, welchen die Nordostbahn für dieselben auszulegen hatte, vergütet werden; der Minderwert dieser Linien sei durch diese Preisdifferenz mehr als gedeckt. In Würdigung aller dieser Momente wurde der Abzug für Minderwert nur zu 13,500,000 Fr. angenommen; das ver-

sicherungstechnische Defizit der Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Nordostbahn betrug Ende 1910 laut Bilanz 1,446,500 Fr. Auf Geltendmachung eines Abzuges für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial musste verzichtet werden, da der Rückkauf unter Zugrundelegung des Anlagekapitals erfolgte. Die konzessionsgemässe Rückkaufsentschädigung belief sich daher auf 252,903,500 Fr.

Da die Nordostbahnunternehmung als Ganzes übernommen wurde, war auch der Wert ihrer nicht zum konzessionsgemässen Rückkaufsobjekt gehörenden Aktiven und Passiven an der Hand der Bilanz Ende 1900 zu ermitteln. Hierbei wurde auf gleiche Weise verfahren, wie bei der Centralbahn, und es ergab sich ein Überschuss der Passiven über die Aktiven von 183,160,605 Fr. Nach Abzug dieses Passivenüberschusses von der konzessionsgemässen Rückkaufsentschädigung verblieben 69,742,895 Fr. Hinzuzufügen war die den Aktionären voraussichtlich entgehende Vermögensvermehrung, die aus den Rücklagen für $2^1/_3$ Jahre sich zu deren Gunsten ergeben hätte, im Betrage von 3,500,000 Fr. Somit erhöhte sich die Rückkaufsentschädigung auf rund 73,250,000 Fr.

Die Nordostbahn machte aber geltend, dass ihr billigerweise ein Teil der von ihr geleisteten Gotthardsubvention angerechnet werden sollte, ferner eine Vergütung für die an die Centralbahn verpachtete Strecke Aarau-Wöschnau und insbesondere eine Erhöhung des Rückkaufspreises, weil die Linie Eglisau—Neuhausen (schweizerische und badische Strecke) erst seit 1897 im Betrieb sei und die Linien Oerlikon—Bülach, der grössere Teil der Aargauischen Südbahn und Thalwil—Zug mit Altstetten—Zug—Luzern dem Bunde jetzt abgetreten werden sollen, obwohl der konzessionsgemässe Rückkaufstermin für dieselben erst viel später ablaufe. Die Berechnungen des Bundes ergaben, dass sich eine gewisse Erhöhung des Rückkaufpreises aus den angegebenen Gründen rechtfertigen lasse; namentlich war aber ein freihändiger Ankauf der gesamten Nordostbahnunternehmung ein Opfer wert. Durch diesen wurde das Auseinanderreissen des Nordostbahnnetzes und die damit verbundene Beunruhigung der beteiligten Landesgegenden vermieden; bei

Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 wären nämlich von den 697,5 km Gesamtlänge des eigenen Netzes der Nordostbahn 269,7 km vom Bunde nicht zurückgekauft worden, und auch von den gekündigten Linien wären nicht alle am 1. Mai 1903 in den Besitz des Bundes übergegangen. Die Bevölkerung der nicht gekündigten Linien befürchtete nun, deren Bedienung könnte sowohl bezüglich des Tarifwesens als auch bezüglich der Zugsverbindungen erheblich darunter leiden, dass sie der Nordostbahn überlassen blieben. Im Falle der Nichtverständigung wäre eine sehr schwierige Einzelprüfung der Ertragsrechnungen nötig gewesen, und endlose Prozesse wären gefolgt, deren Ausgang auch für den Bund nicht durchaus sicher war. Die Aufnahme des Konkurrenzkampfes gegen die der Nordostbahngesellschaft verbleibenden Linien durch die Bundesbahnen würde die Durchführung eines rationellen Betriebes erschwert und alle die Unzuträglichkeiten veranlasst haben, welche die Schaffung einer Reihe neuer Gemeinschafts- und Mitbenützungsverhältnisse für Stationen und Bahnstrecken zur Folge gehabt hätte. Wenn es in dieser Hinsicht unzweifelhaft noch mehr im Interesse der Nordostbahn lag, eine Verständigung zu erlangen, durfte doch nicht übersehen werden, dass eine gütliche Beseitigung aller drohenden Schwierigkeiten auch für den Bund sehr erwünscht war. Geleitet von diesen Erwägungen, wurde die laut den Berechnungen ermittelte Summe von 73¼ Millionen überschritten und der Nordostbahn ein Kaufpreis von 80 Millionen für die gesamte Unternehmung angeboten, zahlbar in 3½ prozentigen Bundesbahnobligationen des Anleihens von 1889. Ferner wurden entsprechend den beim Abschluss des Vertrages vom 1. Juni 1901 bestehenden Geldverhältnissen als Kursdifferenz von 2½% für diese 80 Millionen weitere zwei Millionen in bar zugesagt. Die Überlassung des Reinertrages des Jahres 1900 mit 4,882,476. 27 Fr. an die Gesellschaft war dadurch gerechtfertigt, dass die Bahn im Falle der Genehmigung des Vertrages erst vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes betrieben wurde und auch die Verzinsung der Bundesbahnobligationen erst mit diesem Datum begann.

Der am 1. Juni 1901 auf dieser Grundlage abgeschlossene

Vertrag lehnte sich in seinem Inhalte und soweit möglich auch in seinem Wortlaute genau an den Vertrag über den freihändigen Ankauf der Centralbahn an. Er hat lebhafte Anfechtung im Verwaltungsrate und in den Kreisen der Aktionäre der Nordostbahn erfahren. Der Verwaltungsrat liess die Angelegenheit durch Spezialkommissionen und besondere Sachverständige begutachten und sprach sodann die im Vertrage vorbehaltene Genehmigung am 14. September 1901 aus, worauf der Bundesrat seine Genehmigung am 24. September erteilte. Die auf den 2. Oktober 1901 zur Beschlussfassung über den Vertrag einberufene Generalversammlung der Aktionäre war nicht verhandlungsfähig, da die statutarisch vorgeschriebenen zwei Drittel der stimmberechtigten Aktien nicht vertreten waren. Die zweite Generalversammlung vom 2. November 1901 hat den Vertrag mit 27,834 gegen 211 Stimmen genehmigt. Die Zustimmung der Bundesversammlung wurde am 10. Dezember 1901 gegeben.

Das Übereinkommen vom 7. Mai 1896, betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen mit Bezug auf den dem Bunde vorbehaltenen Rückkauf enthält die Bestimmung, dass für den Fall, dass der Bund von dem ihm in den Konzessionen vorbehaltenen Rückkaufsrecht zum nächsten offenen Termin Gebrauch machen wolle, die gegenwärtig im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen sich befindenden Linien als ein Ganzes behandelt werden sollen, und dass ebenso in das Rückkaufsobjekt einbezogen werden: die Toggenburgerbahn, insofern sie beim nächsten Rückkaufstermin sich im Eigentum der Vereinigten Schweizerbahnen befindet, und die Rickenbahn, sofern die Vereinigten Schweizerbahnen bis zu jenem Termin den Bau oder Betrieb derselben übernommen haben. „Erklärt der Bund den Rückkauf auf den genannten Termin, so gilt für das bestehende Netz der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn als Rückkaufssumme der fünfundzwanzigfache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages dieser Linien während der zehn Kalenderjahre 1888

bis 1897, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung in keinem Falle weniger als das auf dieselben verwendete Anlagekapital betragen darf. Für die Rickenbahn bezahlt der Bund der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die Anlagekosten, vorausgesetzt, dass jene Bahn zur Zeit des Überganges an den Bund noch nicht in Betrieb gesetzt sei. Steht sie dagegen schon im Betriebe, so werden die Anlagekosten abzüglich eines verhältnismässigen Betrages für allfälligen Minderwert in dem Falle, dass sie sich nicht in vollkommen befriedigendem Zustande befinden sollte, vergütet.“

Gestützt auf diese Bestimmungen war der Bund der Ansicht, dass für den Fall der Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Vereinigten Schweizerbahnen die beiden Bahnunternehmungen für die Reinertragsberechnung ein einheitliches Unternehmen bilden. Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen suchte sich dieser Konsequenz mit der Erklärung zu entziehen, sie biete zu einer Erwerbung der Toggenburgerbahn nur die Hand, wenn ihr dadurch für die Rückkaufsberechnung des eigenen Netzes kein Schaden erwachse. Mit Rücksicht auf diese Erklärung konnten die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über freihändigen Rückkauf mit Erfolg erst aufgenommen werden, wenn Aussicht vorhanden war, die Schwierigkeit hinsichtlich des Einbezuges der Toggenburgerbahn auf anderem Wege zu beseitigen. Es geschah dieses, wenn auch die Toggenburgerbahn nur zum Ertragswerte, der niedriger war als ihr Anlagekapital, an den Bund abgetreten wurde, eine Kombination, die anlässlich der Verhandlungen mit dem Regierungsrat des Kantons St. Gallen über den Bau der Rickenbahn verwirklicht werden konnte. Diese Angelegenheit wurde geordnet durch den Abschluss von drei Verträgen zwischen dem Bunde, dem Kanton St. Gallen und den Vereinigten Schweizerbahnen vom 7. Oktober 1901, betreffend die Erwerbung der Toggenburgerbahn durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, den Bau der Rickenbahn und die Beitragsleistung des Kantons St. Gallen an die Baukosten der Rickenbahn. Am 19. Dezember 1901 wurden diese Verträge von der Bundesversammlung genehmigt; durch sie wurde

die grundsätzlich im Rückkaufsgesetz enthaltene Verpflichtung des Bundes, an Stelle der Vereinigten Schweizerbahnen die Rickenbahn zu bauen, bestätigt und die Toggenburgerbahn dem Bunde zum Ertragswerte von 2¾ Millionen abgetreten. Dieser Kaufpreis war der Gesellschaft der Toggenburgerbahn vom Kanton St. Gallen zu bezahlen und die Zahlung wurde als Subvention des Kantons an die Rickenbahn erklärt.

Nach Klärung dieser Verhältnisse konnten auch die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen eröffnet werden, die mit Rücksicht auf deren verhältnismässig einfache Sachlage rasch zu einer Verständigung führten. Grundlage der Verhandlungen war der konzessionsgemässe Reinertrag sämtlicher Bahnlinien der Vereinigten Schweizerbahnen während der Jahre 1888 bis und mit 1897. Die von der Verwaltung eingereichten Reinertragsrechnungen wurden auf Grund der Bestimmungen der Konzessionen und der Entscheidungen des bundesgerichtlichen Urteils im Rekursstreite gegen die Schweizerische Centralbahn vom 18.—21. Januar 1899, betreffend die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitals, die beiderseits als massgebend anerkannt worden waren, geprüft und in kontradiktorischer Erörterung festgestellt. Es ergab sich eine konzessionsgemässe Rückkaufsentschädigung von 95,287,900 Fr. In den Betriebsrechnungen der Vereinigten Schweizerbahnen sind auch inbegriffen die den Betrieb der Nebenbahn Wald—Rüti betreffenden wirklichen Ausgaben; ein besonderer Abzug für deren Übernahme erschien nicht gerechtfertigt.

Von der konzessionsgemässen Rückkaufsentschädigung waren noch Beträge abzuziehen für Minderwert der an den Bund abzutretenden Objekte und für nicht vorhandene Anlagen und fehlendes Rollmaterial, ferner das versicherungstechnische Defizit der Hilfskasse, zusammen 12,235,576 Fr., so dass die konzessionsgemässe Rückkaufsentschädigung auf 83,052,324 Fr. herabgesetzt wurde.

Wie bei der Centralbahn und der Nordostbahn wurde als Voraussetzung einer gütlichen Verständigung die Übernahme sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft durch den

Bund verlangt. Das Resultat der kontradiktorischen Erörterung der verschiedenen Posten ergab einen Passivenüberschuss von 42,921,618 Fr., somit verblieben 40,130,706 Fr., welche Summe in Berücksichtigung einiger Spezialfragen auf rund 40 Millionen festgesetzt wurde. Bezüglich des Zahlungsmodus wurde vereinbart, dass von den 40 Millionen, welche dem Nominalbetrag der 45,000 Stammaktien und 35,000 Prioritätsaktien der Vereinigten Schweizerbahnen gleichkommen, 22 Millionen in 3½-prozentigen Bundesbahnobligationen und 18 Millionen in bar zu entrichten seien. Entsprechend den während der Vertragsverhandlungen obwaltenden Kursverhältnissen wurde zugestanden, dass die 22 Millionen 3½-prozentige Bundesbahnobligationen zum Kurse von 99% zu rechnen seien, dass somit die zu bezahlende Barsumme um 220,000 Fr. zu erhöhen sei.

Der auf dieser Grundlage am 22. November 1901 abgeschlossene Vertrag, betreffend den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund, lehnt sich in der Form an die Verträge mit der Centralbahn und der Nordostbahn an. Der Eigentumsübergang sämtlicher Aktiven und Passiven der Gesellschaft wurde auf den 30. Juni 1902 festgesetzt.

Dieser Vertrag ist vom Verwaltungsrate der Vereinigten Schweizerbahnen am 30. Juni 1901, vom Bundesrate am 9. Dezember 1901 und von der Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen am 21. Januar 1902 genehmigt worden; die Bundesversammlung hat ihn durch Beschluss vom 21. April 1902 ratifiziert.

Zurückzukaufen war auch der Anteil der Einwohnergemeinde Bremgarten an der kleinen Nebenbahn W o h l e n — B r e m g a r t e n, welche zu 4/5 Eigentum der Centralbahn und Nordostbahn und nur zu 1/5 Eigentum der Gemeinde war. Da der Betrieb der Linie stets Ausfälle brachte, war der Kaufpreis auf Grundlage des Anlagekapitals unter Anwendung der üblichen Abzüge zu ermitteln; derselbe belief sich zur Zeit des Überganges, am 1. Mai 1902, auf 196,808 Fr. Der auf dieser Grundlage abgeschlossene Vertrag vom 4. März 1902 wurde von der Bundesversammlung am 26. April 1902 genehmigt.

Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn. Da sie schon 1901 begonnen hatten, mussten sich die ersten Berechnungen über den Rückkaufswert auf die Bilanz zu Ende 1900 stützen. Dabei war zu beachten, dass mit der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1898 auf dem Korrespondenzwege die Vereinbarung getroffen worden war, ihr Rückkauf habe in zwei Abschnitten zu erfolgen, und zwar für das im Betrieb stehende Netz auf den konzessionsgemässen Termin, den 1. Mai 1903, für den Simplontunnel aber erst auf den Zeitpunkt seiner Bauvollendung. Immerhin war das dem Bunde durch den Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1889 vorbehaltene Recht gewahrt worden, die Linien der Jura-Simplon-Bahn früher zu erwerben, falls er gleichzeitig die Fortführung des Baues des Simplontunnels übernehme.

Die Berechnungen des Bundes über den Rückkaufswert hatten das Ergebnis, dass für das im Betriebe stehende Bahnnetz mit Ausschluss des Simplontunnels im Falle der freihändigen Übernahme aller Aktiven und Passiven durch den Bund nur eine Summe bezahlt werden könne, die nicht einmal den Nennbetrag der Prioritäts- und Stammaktien der Jura-Simplon-Bahngesellschaft erreichte. Das Aktienkapital setzte sich zusammen aus:

104,000 Prioritätsaktien im Nennwerte von .	52,000,000	Fr.
245,600 Stammaktien im Nennwerte von . .	49,120,000	,,
Simplon-Subventionsaktien im Nennwerte von	20,088,200	,,
	121,208,200	Fr.

Auf die letzteren war bis Ende 1900 erst ein Betrag von 5,785,402 Fr. einbezahlt. Gemäss Art. 27 der Statuten der Gesellschaft waren im Falle der Liquidation zuerst die Prioritätsaktien, dann die Stammaktien zum Nennwert auszuweisen, der verbleibende Rest würde den Simplon-Subventionsaktien zufallen, und erst nach deren voller Deckung hätten die bei der Verschmelzung zwischen der Westschweizerischen und Simplon-Bahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn im Jahre 1889 geschaffenen Bons de jouissance einen

Anspruch auf den Überschuss bis auf 50 Fr. für den Genussschein. Auch die Verhandlungen mit der Direktion der Jura-Simplon-Bahn, bei denen alle Aktiv- und Passivposten im einzelnen erörtert und die voraussichtlichen Ergebnisse des Betriebes bis zum 1. Mai 1902 sorgfältig erwogen wurden, vermochten den Bundesrat nicht zu überzeugen, dass der Aktivenüberschuss den Nennbetrag der Prioritäts- und Stammaktien, d. h. 101,120,000 Fr. erreiche. Andererseits stand fest, dass eine freihändige Verständigung mit den Aktionären der Jura-Simplon-Bahn nicht möglich sei, wenn ihnen nicht der Nennbetrag ihrer Aktien zugewendet werden könne.

Es zeigte sich nun folgender Ausweg aus diesen in den Verhältnissen der Gesellschaft liegenden Schwierigkeiten: Die Subvenienten des Simplon haben auf die bereits an den Simplontunnel einbezahlten Subventionsbeträge zu verzichten, so dass der Bund diesen Betrag zum eigentlichen Rückkaufswerte der Jura-Simplon-Bahn, ausschliesslich des Tunnels, hinzurechnen kann. Dieser Verzicht auf den bereits einbezahlten Teil der Subventionen erfolgt hiernach nicht zu gunsten des Bundes, sondern zu gunsten der Stammaktien der Jura-Simplon-Bahn, welche unter Zuhilfenahme dieses Betrages ebenfalls zum Nennwert ausgewiesen werden können. Damit die Subvenienten zu einem solchen Verfahren Hand bieten, erklärt sich der Bund damit einverstanden, dass sie vom Rest der Einzahlungen befreit werden. Mit dieser Befreiung konnte sich der Bund ohne weiteres einverstanden erklären, da er ohnedies die einbezahlten Subventionsgelder als Bestandteil des Anlagekapitals des Simplontunnels hätte zurückvergüten müssen und für ihn als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn nur ein Zinsverlust während der Bauzeit in Frage kommen konnte. Ende 1902 haben die geleisteten Einzahlungen 40,8% der zugesicherten Subvention, d. h. einschliesslich des Anteiles des Bundes, 8,195,985 Fr. betragen, und es hat der Bund auf die Resteinzahlung von 59,20% zu verzichten.

Nachdem im August 1901 eine vorläufige Verständigung zwischen den Bevollmächtigten des Bundesrates und der Direktion der Jura-Simplon-Bahn auf dieser Grundlage statt-

gefunden hatte, wobei angenommen wurde, dass höchstens ein Rückkaufspreis von 104 Millionen bezahlt werden könne, und zwar in 3½-prozentigen Bundesbahnobligationen, war notwendig, die Zustimmung der Simplonsubvenienten zu einer solchen Abmachung zu erhalten. Es dauerte längere Zeit, bis die beteiligten Kantone ihre Zustimmung erteilt hatten. Einige Kantonsregierungen liessen durch Sachverständige untersuchen, ob der vom Bundesrate angebotene Rückkaufspreis zutreffend sei, und erst nach langen Verzögerungen erfolgte die allseitige Zustimmung der schweizerischen Subvenienten auf der Grundlage einer Präliminarvereinbarung vom 5. Mai 1902. Nach dieser tritt die Jura-Simplon-Bahngesellschaft ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit Einschluss der vorhandenen Fonds am 1. Januar 1903 der Eidgenossenschaft zu Eigentum ab. Vorbehalten bleibt nur eine Summe von 4,304,800 Fr. als ordentliche Dividende von 4½ und 4%, welche den Aktionären für das Geschäftsjahr 1902 garantiert wird und ihnen am 1. Januar 1903 ausgezahlt werden soll. Als Gegenwert würde die Eidgenossenschaft alle Verbindlichkeiten der Jura-Simplon-Bahngesellschaft übernehmen und ihr überdies den Betrag von 104 Millionen, Wert 1. Januar 1903, bezahlen, und zwar 101 Millionen in Obligationen der 3½% Bundesbahnanleihe in Titeln zu 1000 Fr. zum Nennwert und den Rest in bar. Die Dividende für das Geschäftsjahr 1901 betrüge, wie früher, 4½% für die Prioritäts- und 4% für die Stammaktien; der Überschuss des verfügbaren Saldos des Geschäftsjahres würde den Reserven zugewendet. Die schweizerischen Kantone, Gemeinden und Korporationen, sowie der Staat Italien, dessen Provinzen, Gemeinden und Korporationen, die Subvenienten des Unternehmens des Simplondurchstichs sind, würden von jeder weiteren Einzahlung auf den Betrag ihrer Verpflichtungen und von jedem Risiko für Vollendung des Tunnels gegen Verzichtleistung auf ihre Rechte als Aktionäre befreit. Die Jura-Simplon-Bahngesellschaft würde die nötigen Schritte tun, um ihre Verzichtleistung und Zustimmung zu diesem Übereinkommen zu erlangen. Ausschliesslich zu Lasten der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft fiele das Risiko von Prozessen,

welche sich zwischen den Gesellschaftern ergeben könnten, insbesondere das Risiko für die damals gegen die Gesellschaft von der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt (Direktor M. Parcus) und von einer Gruppe von Inhabern von Genussscheinen erhobenen Prozesse.

Obwohl durch diesen Präliminarvertrag vom 5. Mai 1902 grundsätzlich über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn eine Verständigung zwischen den Vertretern beider Teile erzielt worden war, konnte doch auch nach Zustimmung der schweizerischen Simplon-Subvenienten nicht weiter vorgegangen werden, da noch die Zustimmung der italienischen Subvenienten für 4 Millionen Lire fehlte. Die letzteren hatten erklärt, dass sie bereit seien, der mit den schweizerischen Subvenienten getroffenen Vereinbarung beizutreten, vorerst müsse aber die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund durch die italienischen Behörden geordnet sein.

Erst nachdem auch diese Angelegenheit durch Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. Mai 1903, betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund, durch das italienische Parlament im Juli 1903 geordnet war, konnte zum Abschlusse eines Vertrages über den freihändigen Ankauf der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund geschritten werden. Da der konzessionsgemässe Übergang des Bahnnetzes der Jura-Simplon-Bahn an den Bund schon vorher, d. h. auf den 1. Mai 1903, erfolgt war, musste dieser Vertrag mit der Liquidationskommission der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft abgeschlossen werden. Mit Rücksicht auf den laut konzessionsgemässer Ankündigung des Rückkaufs auf den 1. Mai 1903 in Aussicht stehenden Übergang des Bahnnetzes an den Bund hatte nämlich die Aktionärversammlung der Jura-Simplon-Bahn schon am 18. April 1903 die Liquidation der Gesellschaft beschlossen und mit der Vornahme der Liquidation eine neungliedrige Kommission mit sieben Ersatzmännern beauftragt.

Für den materiellen Inhalt des Rückkaufsvertrages war

der Präliminarvertrag vom 5. Mai 1902 massgebend. Diese Grundlage konnte um so eher beibehalten werden, als die bisherige Entwicklung des Betriebes der Jura-Simplon-Bahn bestätigt hatte, dass seine Voraussetzungen richtig waren. Angenommen wurde, dass alle Aktiven und Passiven der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, die sich aus der Bilanz auf Ende 1902 ergaben, mit Einschluss der auf den Simplontunnel sich beziehenden, am 1. Januar 1903 vom Bund übernommen werden, und dass daher die gesamte Geschäftsführung vom 1. Januar 1903 an auf seine Rechnung geht. Ferner stand fest, dass der konzessionsgemässe Reinertrag der massgebenden zehn Jahre, vom 1. Mai 1900 an rückwärts gerechnet, geringer war als das auf Grundlage des Rechnungsgesetzes von 1896 ermittelte Anlagekapital der Jura-Simplon-Bahn. Auf Grundlage der genannten Bilanz ergab sich ein Überschuss der Aktiven über die Passiven von Fr. 103,815,308 oder rund hundertundvier Millionen.

Bei den Verhandlungen war in Aussicht genommen, dass von dieser Rückkaufssumme zufallen sollten:

den Prioritäts- und Stammaktionären der Nominalbetrag der Aktien mit . . .	101,120,000 Fr.
den Inhabern der Genussscheine (Bons de jouissance)	1,700,000 ,,
Restbetrag für Liquidationskosten	1,180,000 ,,
	104,000,000 Fr.

Bei der in Aussicht genommenen Zuwendung an die Genussscheine ist zu bemerken, dass ihnen nach den Statuten der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft lediglich ein Anspruch zustand auf einen nach Befriedigung der Prioritäts-, Stamm- und Subventionsaktien zum Nennbetrag sich etwa ergebenden Überschuss der Liquidation, und zwar höchstens 50 Fr. für den Genussschein, da sie bisher niemals am Reinertrag teilgenommen hatten. Da die Liquidationskosten im voraus abgehen, wäre von Rechtswegen für die Inhaber der Genussscheine aus der Liquidationsmasse nichts verblieben. Wenn sie Rechte als quasi-Obligationäre gegen die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft

oder gegen den Bund als etwaigen Rechtsnachfolger oder gar als Garanten zu besitzen behaupteten, musste ein solcher Anspruch als unbegründet zurückgewiesen werden. Die freiwillige Zuwendung von 1,700,000 Fr. oder 10 Fr. auf einen Genussschein entsprach dem auf Ende 1902 rückdiskontierten Betrage von 50 Fr., auf welchen höchstens nach Ablauf der Konzessionsdauer die Inhaber der Genussscheine einen Anspruch gegenüber der Liquidationsmasse der Jura-Simplon-Bahn gehabt hätten, vorausgesetzt, dass dann ein Überschuss zu ihren Gunsten überhaupt in der Masse vorhanden gewesen wäre. Durch diese Zuwendung ist den Inhabern der Genussscheine ein sehr weitgehendes Entgegenkommen gezeigt worden.

Inzwischen hatte der Bundesrat im April 1903 eine Vereinbarung mit einem Bankkonsortium, vertreten durch die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich und die Kantonalbank von Bern, abgeschlossen, zufolge dem der grösste Teil der Aktien der Jura-Simplon-Bahn durch Umtausch gegen 3½ prozentige Bundesbahnobligationen in das Eigentum des Bundes übergegangen ist. Am 13. Oktober 1903 war der Bund Eigentümer von 99,965 Prioritätsaktien im Nennwerte von 49,982,000 Fr. und 173,100 Stammaktien im Nennwerte von 34,620,000 Fr. Ausserdem ist den genannten Banken das Recht vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte den Umtausch der in ihrem Besitz befindlichen weiteren 300 Prioritätsaktien und 54,392 Stammaktien im Nennbetrage von 11,028,400 Fr. zu beanspruchen. Im Besitze Dritter befanden sich nur noch 3735 Prioritätsaktien im Nennbetrage von 1,867,500 Fr. und 18,108 Stammaktien im Nennbetrage von 3,621,600 Fr. oder etwa 5½% des Gesamtbetrages. Seit dem genannten Zeitpunkte sind noch weitere Aktien umgetauscht worden. Der Bund hatte daher nunmehr als Hauptaktionär das Risiko der Liquidation zum grössten Teil selbst zu tragen, wodurch seine Stellung allerdings nicht verbessert worden ist.

Auch dieser Rückkaufsvertrag vom 23. Oktober 1903 lehnt sich formell an die mit der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge über freihändigen Ankauf an. Da die Auszahlung des Kaufpreises

von 104 Millionen erst Ende 1903 erfolgte, ist darauf vom 1. Januar 1903 an ein Zins von 3½% zu vergüten. Es ist das in der Weise geregelt, dass den Inhabern der Prioritäts- und Stammaktien dieser Zins mit Fr. 17. 50 (auf 500 Fr.), oder mit 7 Fr. (auf 200 Fr.) bezahlt wird, und dass der Zins auf den übrig bleibenden 2,880,000 Fr. des Kaufpreises mit 100,800 Fr. zu der Ende Dezember 1903 zu entrichtenden Kaufsumme geschlagen wird, so dass letztere auf 104,100,800 Fr. lautet. Für das Jahr 1902 haben die Aktionäre die regelmässige Dividende von 4½% oder 4% bezogen. Der Vertrag enthält auch die Verpflichtung der Jura-Simplon-Bahn, den Bund in den Bauvertrag mit der Bauunternehmung des Simplontunnels eintreten zu lassen. Bestandteil und Voraussetzung des Vertrages ist ferner die oben erwähnte Abmachung mit den Simplon-Subventions-Aktionären. Diese werden von weiteren Einzahlungen über 40,8% hinaus befreit, während sie auf Geltendmachung ihrer Aktionärrechte verzichten. Diese Form des Verzichtes wurde an Stelle einer Abtretung dieser Rechte an den Bund gewählt, weil die Verpflichtungsscheine für die Simplonsubvention den Subvenienten eine Abtretung ihrer Subventionsaktien ausdrücklich untersagen. Die Liquidationskosten sind der Jura-Simplon-Bahn überbunden; zu ihrer Deckung erhält sie aus der Rückkaufssumme 1,180,000 Fr.

Die Ratifikation des Vertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn erfolgte am 20. November 1903 und durch die Bundesversammlung am 18. Dezember 1903.

Mit der Genehmigung dieses Vertrages waren alle gemäss Rückkaufsgesetz auf den 1. Mai 1903 zurückzukaufenden Bahnen auf dem Wege gütlicher Verständigung erworben worden. Der Bundesrat glaubte dieses Resultat mit Befriedigung hervorheben und die Ratifikation um so eher beantragen zu dürfen, als der künftige Ertrag der Jura-Simplon-Bahn, ohne Simplontunnel, zur Deckung der Verzinsung und Amortisation des Kaufpreises voraussichtlich ausreichen werde. Dabei wurde allerdings nicht übersehen, dass der dringende Ausbau des Netzes und die ebenso dringliche Ergänzung des Rollmaterials

die Zinslast noch bedeutend steigern werden, und dass die notwendige Verbesserung der Gehälter des Personals die Betriebsausgaben wesentlich erhöhen werde, während die Herabsetzung der Personen- und Gütertarife vorübergehend eine Schmälerung der Einnahmen bedingte.

Da im Rückkaufsvertrage vorgesehen ist, dass auch alle den Simplontunnel betreffenden Rechte und Pflichten auf den Bund übergehen, mussten die Beziehungen zu der Bauunternehmung des Simplontunnels, Brandt, Brandau & Cie. in Winterthur, ebenfalls im voraus klargestellt werden. Im Bauvertrage vom 15. April 1898 über die Herstellung des Simplontunnels zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der genannten Bauunternehmung war nämlich der Eintritt des Bundes in diesen Vertrag für den Fall des Rückkaufes nicht ausdrücklich vorgesehen, und die Bauunternehmung erklärte, diesen Eintritt nur bedingungsweise annehmen zu wollen. Es hatten sich nämlich Anstände zwischen ihr und der Jura-Simplon-Bahn ergeben, weil die Bauunternehmung behauptete, durch unvorhergesehene Schwierigkeiten in der Bauausführung, veranlasst namentlich durch aussergewöhnlich hohe Steigerung der Temperatur im Innern des Tunnels, durch starken Wasserzufluss und durch zum Teil schlechte Beschaffenheit des zu durchbohrenden Gesteins, in ihren finanziellen Verhältnissen derart benachteiligt zu sein, dass ihr eine Aufbesserung der im Vertrag vorgesehenen Pauschalsumme gebühre. Zu einem Eintritte des Bundes in den Bauvertrag wollte sich die Bauunternehmung nur unter der Voraussetzung verstehen, dass vorher ihre Mehrforderungen anerkannt würden. Mit Rücksicht auf die grossen Summen, welche gefordert wurden, sah sich der Bundesrat veranlasst, vorerst ein Gutachten Sachverständiger über die bestehenden Differenzen einzuholen. Nach eingehender Prüfung fanden die Sachverständigen, dass die Mehrforderungen der Bauunternehmung rechtlich nur zu einem kleinen Teile begründet seien, dass aber allerdings während des Baues unvorhergesehene Momente zutage getreten seien, deren finanzielle Konsequenzen billigerweise nicht der Bauunternehmung allein auferlegt werden könnten; eine gewisse Erhöhung der für Her-

stellung des ersten Tunnels zu entrichtenden Summen, sowie auch eine Erhöhuug des Pauschalpreises für den zweiten Tunnel erscheine daher billig; ebenso entspreche eine angemessene Verlängerung der Vollendungsfrist für den ersten Tunnel den obwaltenden Verhältnissen. Dagegen würde es dem Wesen des abgeschlossenen Pauschalvertrages widersprechen, wenn das Risiko für etwa eintretende weitere ungünstige Bauverhältnisse ganz oder auch nur teilweise der Bauunternehmung abgenommen und dem Bunde auferlegt würde. Von dieser Auffassung ausgehend, ist mit Zustimmung des Bundesrats am 9. Oktober 1903 zwischen der Jura-Simplon-Bahn in Liquidation und der Bauunternehmung ein Nachtrag zum Simplon-Bauvertrag vereinbart worden, welcher der Bauunternehmung Aufbesserungen im Betrage von rund 3,900,000 Fr. zusicherte. Die Bauunternehmung bleibt verpflichtet, auf ein innerhalb von zwei Jahren nach der Betriebseröffnung des ersten Tunnels gestelltes Begehren der Jura-Simplon-Bahn oder des Bundes den zweiten Tunnel während einer Frist von vier Jahren für eine Pauschalsumme fertig zu stellen, die von 15 Millionen auf 19,500,000 Fr. erhöht wurde. Die Gesellschaft sowie der Bund sind jedoch befugt, die Ausführung des zweiten Tunnels einem anderen Unternehmer zu vergeben oder ihn in Regie herzustellen, ohne dass die Bauunternehmung deshalb eine Entschädigung beanspruchen dürfte. Dabei ist zu beachten, dass laut Vertrag die vorhandenen Anlagen nach Vollendung des ersten Tunnels auf den Bund übergehen. Die Vollendungsfrist für den ersten Tunnel wird vom 30. April 1904 bis 30. April 1905 verlängert, dagegen der Betrag sowohl der Prämie bei früherer Vollendung als der Verspätungsbusse von 5000 Fr. auf 2000 Fr. für den Tag herabgesetzt. Die Bauunternehmung verzichtet auf alle Reklamationen, welche sie bisher, gestützt auf den Bauvertrag, erhoben hat. Ferner anerkennt sie ausdrücklich das Recht der Jura-Simplon-Bahn, den Bund in alle Rechte und Pflichten des Bauvertrages vom 15. April 1898 mit Nachträgen eintreten zu lassen und verpflichtet sich, den Bund an Stelle der Jura-Simplon-Bahn als Vertragskontrahenten anzunehmen. Ein Begehren der Bauunternehmung, ihr die Zusicherung zu erteilen,

dass, falls künftig neue Bauschwierigkeiten entstehen sollten, der Bund bereit sei, sie wiederum durch Aufbesserungen schadlos zu halten, ist abgelehnt worden. Mit Abschluss dieses zweiten Nachtrages vom 9. Oktober 1903 zum Bauvertrag für Ausführung des Simplontunnels waren für einmal die Schwierigkeiten beseitigt, und zwar durch Übernahme von Mehrleistungen durch die Jura-Simplon-Bahn, beziehungsweise den Bund, die mit rund 8,4 Millionen 12% der ursprünglichen Pauschalsumme von 69½ Millionen ausmachen.

Zufolge der erwähnten fünf Rückkaufsverträge sind die Linien der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff der Bahn Wohlen—Bremgarten am 1. Januar 1902, diejenigen der Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn am 1. Juli 1902 und diejenigen der Jura-Simplon-Bahn am 1. Mai 1903 in den Betrieb der Bundesbahnverwaltung übergegangen.

Nach Massgabe der Konzessionen konnte das Netz der Gotthardbahn erst auf den 1. Mai 1909 zurückgekauft werden; die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufs erfolgte mit Beschluss des Bundesrates vom 26. Februar 1904. Einer Anregung, den Rückkauf zu verschieben bis nach Neuordnung der Beziehungen zu den Subventionsstaaten, ist zufolge der entschiedenen Stellungnahme von Bundesrat Dr. Zemp glücklicherweise nicht Folge gegeben worden.

Wie für die anderen Bahngesellschaften, war auch für die Gotthardbahn die rechtliche Grundlage des Rückkaufs durch bundesgerichtliche Urteile über bestehende grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten soweit möglich zum voraus festgelegt worden. Das Urteil des Bundesgerichtes vom 25. Juni 1901 erledigte die durch die Entscheidungen in Sachen gegen die Centralbahn und die Nordostbahn noch nicht entschiedenen Streitpunkte über aufgeworfene Einzelfragen. Gegen den Beschluss des Bundesrates vom 12. Juni 1899, der die Einlagen in die Erneuerungsfonds der Hauptbahnen festgesetzt hatte, war von diesen am 12. Juli 1899 Rekurs an das Bundesgericht angemeldet worden; nach eingehendem Schriftwechsel hatte das

Bundesgericht am 16. Juli 1903 eine Expertenkommission von fünf hervorragenden Technikern des Auslandes zur Begutachtung der Streitfrage ernannt, nachdem zufolge der Verstaatlichung der anderen Hauptbahnen der Rechtsstreit diesen gegenüber dahingefallen und nur die Gotthardbahn als Rekurrentin verblieben war. Das Gutachten erschien im Oktober 1905; auf dessen Grundlage wurde am 30. Dezember 1905 ein Vergleich zwischen den Parteien abgeschlossen und es konnten die Berechnungen über die gesetzliche Höhe des Erneuerungsfonds erstellt werden. Sofort begannen unter der Leitung des Vorstehers des Eisenbahndepartements, anfänglich Bundesrat Dr. Zemp, später Bundesrat Dr. Forrer, die Verhandlungen mit der Gotthardbahn, um einen freihändigen Ankauf zu ermöglichen. Diese Verhandlungen führten aber nicht zu einem vollständigen Abschluss; es wurde nur nach und nach Einigung über einzelne Punkte erzielt und über wichtige Fragen durch die Klage der Gotthardbahn vom 5. Mai 1908 der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen. So war durch Verständigung vom 16./29. April 1909 die Summe des kapitalisierten Reinertrages auf 212,500,000 Fr. festgesetzt, der Betrag der vom Bunde besonders zu vergütenden Materialvorräte und Reservestücke auf 2,759,791 Fr. und der Wert der verfügbaren Liegenschaften auf 665,436 Fr. bestimmt worden. Ferner übernahm der Bund die 3½prozentige Obligationenschuld der Gotthardbahn von 117,090,000 Fr. mit einem Aufgeld von 6 Millionen. Die Restforderung der Gotthardbahn im Betrage von 95,410,000 Fr. blieb bestritten, indem der Bundesrat verlangte, dass davon abzuziehen seien das versicherungstechnische Defizit der Hülfskasse mit 6 Millionen, der Sollbestand des Erneuerungsfonds mit 13,742,190 Fr. und die Abzüge für Minderwert der vorhandenen, im Erneuerungsfonds nicht berücksichtigten Bahnanlagen mit 3,444,000 Fr., sowie für fehlende Anlagen und Ergänzungsbauten mit 46,000,000 Fr., welche Forderung nachträglich auf 18,372,000 Fr. herabgesetzt wurde. Die Gotthardbahn verlangte dagegen noch eine Vergütung von 8,476,973 Fr. für Bauten, die sie seit der Rückkaufsankündigung ausgeführt hatte. In einlässlichen Rechtsschriften wurde der Rechtsstand-

punkt beider Teile erörtert, Anwalt des Bundes war Ständerat Dr. Paul Scherrer in Basel; über den Zustand der Bahn wurde ein Gutachten durch die Herren Ingenieur Dr. Hennings, Professor am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, Oberregierungsrat Franken in Wiesbaden und Karl Ritter von Pascher, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen in Wien, erstattet, die einen Abzug von nur 2,467,810 Fr. als berechtigt erklärten. Auch die Höhe des versicherungstechnischen Defizits der Hülfskasse war durch ein Gutachten auf nur rund vier Millionen berechnet worden. Der Bundesrat hatte in Aussicht genommen, diese Gutachten anzufechten und verlangte vom Bundesgerichte Bestellung einer Oberexpertise. In diesem Stadium des Rechtsstreites regte der Vorsitzende des Bundesgerichtes Vergleichsverhandlungen an, die am 10. Juni 1911 zum Abschluss eines Vergleichs führten. Dieser Vergleich ist von der Aktionärversammlung der Gotthardbahn am 26. August, vom Bundesrat am 29. August und von der Bundesversammlung am 5. Dezember 1911 genehmigt worden. Die Gotthardbahn anerkennt, dass von dem nach Übernahme des Obligationenanleihens von 117,090,000 Fr. verbleibenden Restbetrag des kapitalisierten Reinertrages von 95,410,000 Fr. weitere 11,660,000 Fr. abzuziehen seien, so dass der Bund als restliche Rückkaufsentschädigung der Gotthardbahn nur noch 83,750,000 Fr. oder Fr. 837. 50 für die Aktie, Wert 1. Mai 1909, schuldet. Durch frühere Zahlungen hatte die Gotthardbahn ausserdem 6,000,000 Fr. erhalten als Aufgeld für Überweisung des Obligationenanleihens, 2,759,791 Fr. für Materialvorräte (Wert 4,259,791 Fr. abzüglich unentgeltlich abzutretende 1,500,000 Fr.), 665,436 Fr. für entbehrliche Liegenschaften und 351,892 Fr. für verschiedene Vergütungen (Postlokale in Goldau, Bellinzona und Lugano, Schulhaus in Airolo und Wasserrechtskonzessionen in den Kantonen Uri und Tessin). Zu verrechnen waren ferner 1,184,837 Fr. für Ausstände der Güterexpeditionen, Zahlungen der Gotthardbahn an die Hülfs- und Krankenkasse, die Barkautionen von Unternehmern und vom Bunde übernommene Rentenverpflichtungen. Der durch den Vergleich zugestandene Abzug von 11,660,000 Fr. wurde überwiesen dem

Erneuerungsfonds mit 7,655,797 Fr. und der Hülfskasse zur Deckung des Defizits mit 4,004,203 Fr.

Diese Verständigung über den Rückkaufspreis ist erst geraume Zeit nach der Besitzergreifung der Bahn erfolgt. Zu dieser war der Bund nach dem Wortlaut der Konzessionen auf den 1. Mai 1909 befugt. Bezüglich der Übernahme der Rückkaufsobjekte war zwischen der Verwaltung der Gotthardbahn und der Generaldirektion der Bundesbahnen am 28. April 1909 eine besondere Vereinbarung abgeschlossen worden. Im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement war ferner an das Personal der Gotthardbahn am 5. April ein Zirkular erlassen worden, das diesem die Bedingungen des Übertrittes zur Bundesbahnverwaltung auf Grundlage der Beschlüsse der Bundesversammlung zur Kenntnis brachte; der Übergang hat sich sodann ohne Anstand vollzogen.

Mit Rücksicht darauf, dass weder eine Verständigung über den Rückkaufspreis der Gotthardbahn zu stande gekommen, noch der neue internationale Gotthardbahnvertrag perfekt geworden war, wurde verfügt, dass bis auf weiteres für das ehemalige Netz der Gotthardbahn (Kreis V der Bundesbahnen) getrennte Rechnung geführt werde. Auch für den Erneuerungsfonds der Gotthardbahn fand ihr besonderes, vom Bundesrate 1905 genehmigtes Regulativ bis auf weiteres Anwendung. In Anwendung des Beschlusses der Bundesversammlung über Wahrung der bisherigen Bezüge des Personals der Gotthardbahn sind auch die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen bis auf weiteres unverändert in Kraft gelassen worden, so die Lebensmitteldepots, die unentgeltliche Beförderung von Lebensmitteln (Milch, Fleisch usw.), die Unterhaltung von Schulen, die Fahrbegünstigungen für deren Lehrer und Schüler.

Damit waren die privatrechtlichen Beziehungen zur Gotthardbahngesellschaft und die Übernahme ihres Personals geordnet. Es fehlte aber noch die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen zu den Subventionsstaaten. Es erschien zweckmässig, vor der Durchführung des Rückkaufes diese Verhältnisse gegenüber Deutsch-

land und Italien endgültig zu ordnen. Wie früher mitgeteilt worden ist, hat Deutschland eine Subvention von 30 Millionen und Italien, mit Inbegriff der Cenere-Linie, eine solche von 58 Millionen geleistet. Von einer Rückzahlung dieser Subvention für den Fall der Verstaatlichung der Gotthardbahn war früher nie die Rede, wohl aber hatte der Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz vom 15. Oktober 1869, dem das Deutsche Reich an Stelle des Norddeutschen Bundes mit Übereinkunft vom 28. Oktober 1871 beigetreten war, der Schweiz mehrfache Verpflichtungen für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auferlegt und ausserdem bestimmt, dass für den Fall, dass die an die Aktien der Gotthardbahn zu verteilende Dividende 7% übersteigen sollte, die Hälfte des Überschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältnis ihrer Subsidien zu verteilen sei. Die Schweiz war der Ansicht, dass die durch den genannten Staatsvertrag übernommenen Verpflichtungen sie nicht hindern können, den Rückkauf der Gotthardbahn auf Grund der von den Kantonen und dem Bunde erteilten Konzessionen von sich aus durchzuführen, wobei als selbstverständlich angenommen wurde, dass der Bund als Rückkäufer die Verbindlichkeiten des Staatsvertrages auch seinerseits genau einzuhalten habe, und dass die Berechtigung auf den etwaigen Bezug eines Dividendenüberschusses in billiger Weise abzulösen sei. Deutschland und Italien vertraten dagegen den Standpunkt, die Schweiz bedürfe zur Durchführung der Verstaatlichung der Gotthardbahn ihrer Zustimmung, da diese eine Änderung des Staatsvertrages zur Folge habe, die nur mit allseitiger Zustimmung vorgenommen werden könne.

Nachdem ein Notenwechsel, der schon 1898 begonnen hatte, zu keinem Resultat geführt, wurde zur Herbeiführung einer Verständigung eine Konferenz von Vertretern der drei Staaten nach Bern einberufen, die sich dahin einigte, die bestrittenen rechtlichen Gesichtspunkte vorerst nicht zu erörtern, sondern einen neuen Staatsvertrag zu vereinbaren, der den durch den Rückkauf der Gotthardbahn geänderten Verhältnissen Rechnung tragen und die noch fortbestehenden Verpflichtungen der Schweiz neu formulieren solle. Nach zähen Verhandlungen, bei denen

die Schweiz durch Bundesrat Dr. Forrer und neben ihm durch die Generaldirektoren der Bundesbahnen Weissenbach und Dinkelmann, Pestalozzi, administrativer Direktor des Eisenbahndepartements und Hurter, Tarifinspektor der Gotthardbahn, vertreten war und die vom 24. März bis zum 19. April 1909 dauerten, kam eine Einigung zu stande. Im neuen Staatsvertrag und im zugehörigen Schlussprotokoll vom 19. April 1909 sind die den Bau der Gotthardbahn und die Leistung von Subventionen betreffenden Bestimmungen des früheren Vertrages weggelassen, weil sie längst vollzogen sind. Bestätigt werden dagegen die wegen des Betriebes übernommenen Verpflichtungen, mit der aus dem alten Vertrag abzuleitenden Ausdehnung auf das gesamte Netz der Bundesbahnen. Der Betrieb der Gotthardbahn hat den Anforderungen zu entsprechen, die man an eine grosse internationale Linie zu stellen berechtigt ist; er ist namentlich gegen jede Unterbrechung zu sichern, Fälle höherer Gewalt vorbehalten. Immerhin ist die Schweiz berechtigt, die erforderlichen Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Neutralität und zur Verteidigung des Landes zu treffen. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien ist eine möglichst regelmässige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung der Reisenden, der Güter und der Postgegenstände zugesichert. Die Züge der Bundesbahnen sollen an die Deutschlands und Italiens möglichst ohne Unterbrechung anschliessen. Die Schweiz wird mit den deutschen und den italienischen Bahnen für den Transit über den Gotthard einen direkten Verkehr einrichten. Dem Verkehr über den Gotthard sollen dieselben Grundtaxen und dieselben Vorteile gewährt werden, die von den Bundesbahnen zurzeit oder künftig einer schon bestehenden oder später gebauten Eisenbahn über die Alpen zugestanden werden. Für die Beförderung von Personen und Gütern von Deutschland und Italien nach diesen beiden Ländern sowie durch diese verpflichtet sich die Schweiz, dass die Bundesbahnen den deutschen und italienischen Bahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen gewähren, die sie anderen Bahnen ausserhalb der Schweiz oder den schweizerischen Grenzstationen zugestehen. Die Bundesbahnen dürfen auch mit anderen

schweizerischen Bahnen in keine Vereinbarung eintreten, durch die dieser Grundsatz verletzt würde, d. h. sie dürfen keine Abmachung treffen, durch die sie auf ihren Linien niedrigere als die im Durchgangsverkehr über den Gotthard angewandten Grundtaxen zugestehen. Immerhin sind die Bundesbahnen berechtigt, ihre Transittaxen ausnahmsweise zu ermässigen, wenn sie infolge der ausländischen Konkurrenz dazu gezwungen sind; doch dürfen solche Massnahmen den Gotthardverkehr nicht benachteiligen. Die Bundesbahnen sind ferner verpflichtet, die zurzeit für den Verkehr der deutschen und italienischen Güter über den Gotthard bestehenden schweizerischen Transittaxen nicht zu erhöhen, solange die deutschen oder die italienischen Bahnen ihre für diesen Verkehr gegenwärtig geltenden Taxen nicht erhöhen. Die zugelassenen Erhöhungen dürfen nur auf Güter gleicher Art Anwendung finden; die Bundesbahnen sind berechtigt, ihre Transittaxen ohne weiteres von sich aus zu erhöhen, sofern Deutschland oder Italien ihre Exporttaxen erhöhen; für die übrigen Fälle ist eine besondere Verständigung der Bundesbahnen mit den deutschen oder italienischen Bahnen vorgesehen. Vorbehalten bleibt die infolge der Herabsetzung der Bergzuschläge notwendige Neuregelung der wegen der ausländischen Konkurrenz ausnahmsweise ermässigten Transittaxen. Die gleiche Verpflichtung besteht bei den für den direkten italienisch-schweizerischen Verkehr über den Gotthard bestehenden Transittaxen. Die Bundesbahnen haben ferner ihre gegenwärtigen oder zukünftigen Transittaxen für den Güterverkehr über den Gotthard in der Weise zu gewähren, dass diese Taxen für alle schweizerischen Grenzstationen, gleichviel, ob sich diese auf dem kürzesten Wege befinden oder nicht, angewendet werden. Diese Bestimmung bezieht sich auf den Verkehr zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt, und zwar namentlich auf die Transporte, für die der kürzeste Weg über den Bodensee, der billigste jedoch über den Landweg führt.

Laut Staatsvertrag von 1869 war die Gotthardbahn berechtigt, für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 % und darüber einen Zuschlag zu den gewöhnlichen Taxen zu erheben; wenn

jedoch die Zinsen des Aktienkapitals 9% (seit 1878 8%) übersteigen, war die Gesellschaft zur Herabsetzung der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstaxen, verpflichtet. Diese sogenannten Bergzuschläge wurden in der Form der Berechnung von Tarifkilometern durchgeführt, und zwar wurden sie für die Strecke Erstfeld—Chiasso auf 64 km und für die Strecke Erstfeld—Pino auf 50 km festgesetzt. Um den Eintritt der Voraussetzungen, die für die im alten Vertrage vorgesehene Herabsetzung der Taxen und namentlich der Bergzuschläge massgebend waren, feststellen zu können, muss für das Netz der Gotthardbahn auch nach der Verstaatlichung getrennte Rechnung geführt werden; das ist möglich, jedoch mit Weiterungen verbunden, indem namentlich die Zuteilung anderer Linien ausser der Gotthardbahn zum Kreise V der Bundesbahnen und damit eine gleichmässigere Gestaltung der Kreise gehemmt ist. Es wurde daher für zweckmässig erachtet, die Herabsetzung der Bergzuschläge ein für allemal zu ordnen, so dass die getrennte Rechnungsführung für die Zukunft vermieden werden kann. Diese Herabsetzung der Bergzuschläge wurde gleichzeitig als Gegenleistung erachtet für den Verzicht der Subventionsstaaten auf eine etwaige Superdividende bei einem 7% übersteigenden Ertrage der Gotthardbahn. Nach längeren Erörterungen wurde vereinbart, die Herabsetzung, die für das Gotthardbahnnetz einen ganz erheblichen Einnahmeausfall zur Folge haben wird, in zwei Perioden durchzuführen, und zwar um 35% vom 1. Mai 1910 an und um 50% vom 1. Mai 1920 an; damit wird der Tarifkilometerzuschlag für Erstfeld—Chiasso auf 42 und 32 km und für Erstfeld—Pino auf 33 und 25 km ermässigt. Der Schweiz ist das Recht gewahrt, eine Abänderung dieser Herabsetzung zu verlangen, wenn infolge von zurzeit nicht vorauszusehenden Ereignissen (wie z. B. Ausfuhrverbot für Kohlen, ausserordentliche Preissteigerung für die Kohlen) das gegenwärtige Gotthardbahnnetz die Betriebsausgaben zuzüglich der Verzinsung und Tilgung des darin angelegten Kapitals sowie der reglementarischen Rücklagen in den Erneuerungsfonds nicht mehr aufzubringen vermöchte. Beim Wegfall dieser ausserordentlichen Verhältnisse ist die Erhöhung wieder auf-

zuheben. Höhere als die zurzeit bestehenden Taxzuschläge dürfen nie angewendet werden. Bei Einführung einer solchen Erhöhung ist die Meistbegünstigungsklausel gegenüber anderen Alpenbahnen zu beachten.

Die Schweiz hat noch die Erklärung abgegeben, dass für den Fall der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn die Bundesbahnen laut bestehender Übung für Materiallieferungen einen allgemeinen, der Industrie aller Länder zugänglichen Wettbewerb eröffnen werden; bei den anderen Materialbestellungen für die Gotthardbahn soll die gegenwärtige Übung der Bundesbahnen ebenfalls beibehalten werden.

Einem Wunsche Deutschlands und Italiens entsprechend erklärte sich die Schweiz ferner bereit, die Beamten und Arbeiter deutscher und italienischer Nationalität, die infolge des Rückkaufs aus dem Dienst der Gotthardbahn in den der Bundesbahnen übertreten, unter Beachtung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften, in ihren Stellen zu belassen, ohne dass sie die schweizerische Nationalität annehmen müssen.

Für den Fall, dass zwischen den vertragsschliessenden Parteien über die Auslegung oder die Anwendung des Vertrages Meinungsverschiedenheiten entstehen sollten, ist schiedsgerichtliche Entscheidung vorgesehen. Die Einrichtung des Schiedsgerichtes und die Festsetzung des Verfahrens sollen auf die einfachste Weise vor sich gehen; die Verständigung über die Ernennung des Schiedsgerichtes hat auf diplomatischem Wege zu erfolgen, im Falle der Nichteinigung durch eine neutrale Regierung.

Dieser neue Staatsvertrag ist unter dem Vorbehalte der Ratifikation durch die Parlamente am 13. Oktober 1909 unterzeichnet worden; er sollte am 1. Mai 1910 in Kraft treten mit Rückwirkung auf den 1. Mai 1909.

Als Anhang zu diesem Vertrage ist am 20. April 1909 ein besonderes Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossen worden, um einige nur diese beiden Staaten betreffenden Punkte zu ordnen. Es wurde festgestellt, dass für die in den Lagerhäusern der Gotthardbahn in Brunnen eingelagerten und von dort über das Gotthardnetz hinaus im Lauf eines Jahres reexpedierten Getreidetransporte auch

künftig die direkten für den Verkehr über Brunnen hinaus geltenden italienisch-schweizerischen Taxen Anwendung finden, und die Transporte somit die dem italienisch-schweizerischen Transitverkehr über den Gotthard zugestandenen Erleichterungen geniessen werden. Ferner ist festgestellt, dass die Vorschriften des schweizerischen Tarifgesetzes für die Bundesbahnen auch für den Personen -und Güterverkehr zwischen Italien und der Gotthardbahn gelten; dabei ist verstanden, dass die derzeit auf der Gotthardbahn geltenden Zuschlagstaxen auch für diesen Verkehr nicht erhöht werden. Endlich ist Italien die besondere Begünstigung eingeräumt worden, dass für die Südfrüchte (agrumi) ein neuer Ausnahmetarif mit Herabsetzung der Grundtaxe für die Tonne und den Tarifkilometer von 11 Cts. auf 7,4 Cts. erstellt und schon auf den 1. November 1909 eingeführt werden soll. Die bestehende Taxe von 6,5 Cts. für diese Transporte im Durchgangsverkehr über die Gotthardbahn wird beibehalten.

Die Genehmigung dieses Staatsvertrages durch die Parlamente stiess auf unerwartete Schwierigkeiten. Von den Staatsregierungen war die Ratifikation allerdings so rechtzeitig beantragt worden, dass die Einhaltung der im Vertrage vorgesehenen Fristen möglich war. Die Botschaft des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung, datiert vom 9. November 1909, die Denkschrift des deutschen Reichskanzlers an den Reichstag vom 15. Februar 1910 und der Gesetzesentwurf des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister, dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Minister für Landwirtschaft, Industrie und Handel an die italienische Abgeordnetenkammer vom 3. Mai 1910. Die Zustimmung erfolgte aber vorerst nur durch den Deutschen Reichstag mit Beschluss vom April 1910. In Italien und in der Schweiz wurde der Vertrag durch die Presse lebhaft angegriffen; eine Agitation durch Vereine und öffentliche Versammlungen wurde eingeleitet und Streitschriften zu seiner Bekämpfung veröffentlicht. Da der Vertrag eine billige Ausgleichung der widersprechenden Interessen bezweckte und daher nicht einseitig nur dem einen Teile alle Vorteile zuwenden konnte, war

es nicht schwer, einzelne Punkte herauszugreifen und als besondere Ansprüche nicht erfüllend anzufechten. Als die Behandlung des Vertrages durch das italienische Parlament verzögert wurde, indem die vorberatenden Kommissionen nicht zum Abschlusse kamen, wurde auch die Beratung der Vorlage durch die schweizerische Bundesversammlung vertagt. Die Angelegenheit blieb bis im April 1913 ungelöst; die bereits vorbereitete Neuerstellung der Tarife für den deutsch-italienischen Güterverkehr musste verschoben werden; für das alte Gotthardbahnnetz, jetzt Kreis V der Bundesbahnen, wurde der getrennte Betrieb beibehalten, um eine getrennte Rechnungsführung zu ermöglichen. Alle Unannehmlichkeiten eines provisorischen Zustandes blieben bestehen. Auf die Betriebsführung hatten diese Verhältnisse allerdings nur geringen Einfluss, indem der Kreis V als solcher nach dem Rückkaufsgesetze ebenso verwaltet wird wie die anderen Kreise. Ein vom Bundesrat durch Beschluss vom 4. Dezember 1908 angeordneter Versuch, die Kreisdirektion V durch ein einziges Mitglied leiten zu lassen, bewährte sich nicht; auf Veranlassung der Bundesversammlung wurde er am 8. Februar 1910 wieder aufgehoben, und seither erfolgte der Betrieb nach den gesetzlichen Vorschriften.

Die Ratifikation Italiens wurde schliesslich am 25. Juni 1912 von der Deputiertenkammer und am 30. Juni 1912 vom Senat beschlossen. Die Bundesversammlung behandelte die Angelegenheit in einer ausserordentlichen Session im Frühjahr 1913. Obwohl der Bundesrat in einem Ergänzungsbericht vom 18. Februar 1913 die für die Annahme des Vertrages sprechenden Gründe in politischer, juristischer und kommerzieller Hinsicht nochmals einlässlich entwickelt hatte, war dessen Bekämpfung in leidenschaftlicher Weise fortgesetzt worden. Die Diskussion in der Bundesversammlung dauerte vom 25. März bis zum 9. April; die Genehmigung wurde vom Nationalrat am 4. April mit 108 gegen 77 Stimmen und vom Ständerat am 9. April mit 33 gegen 9 Stimmen ausgesprochen.

Mit dem Rückkaufe der Gotthardbahn ist die erste Periode der Verstaatlichung abgeschlossen. Der auf dem Wege des f r e i -

händigen Ankaufes bezahlte Preis entspricht den Voraussetzungen der Botschaft des Bundesrates über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897. Wie diese angenommen hatte, waren die Schweizerische Centralbahn (S. C. B.), die Vereinigten Schweizerbahnen (V. S. B.) und die Gotthardbahn (G. B.) auf Grundlage des kapitalisierten Reinertrages zurückzukaufen, die Jura-Simplon-Bahn (J. S.) und die Schweizerische Nordostbahn (N. O. B.) dagegen nach dem Anlagekapital. Da beim Erlass der Botschaft die Betriebsergebnisse nur bis und mit 1895 genau bekannt waren, mussten die späteren, nach der Konzession in Betracht kommenden Betriebsjahre geschätzt werden. Für die Berechnung des Reinertrages kamen die auf den Betrieb des Transportgeschäftes in allen seinen Zweigen sich beziehenden Einnahmen und Ausgaben in Betracht, für die Berechnung des Anlagekapitals die den Baukonto belastenden Kapitalaufwendungen, die Ausgaben für die im Bau befindlichen Linien und Objekte, die voraussichtlichen Bauausgaben bis zum konzessionsgemässen Übergang der Bahnen an den Bund und die Materialvorräte. Als Abzug für den materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte wurden 80% der Bestände der Erneuerungsfonds in Rechnung gestellt und weitere Abzüge für unzureichende oder fehlende Einrichtungen allgemein vorbehalten, ohne dass man ihnen ziffermässig Ausdruck gegeben hätte.

Die Rückkaufsbotschaft berechnete nun diese konzessionsgemässen Werte in Franken, je auf Tausend abgerundet, wie folgt:

	J. S.	S. C. B.	N. O. B.	V. S. B.	G. B.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Reinertrag	—	190,994,000	—	89,980,000	183,294,000
Anlagekapital	310,561,000	—	263,876,000	—	—
Abzüge für Minderwert . .	22,407,000	13,636,000	19,442,000	8,121,000	10,923,000
Rückkaufssumme nach der Botschaft	288,154,000	177,358,000	244,434,000	81,859,000	172,371,000
Rückkaufssumme nach den abgeschlossenen Verträgen	335,969,000	184,970,000	254,350,000	84,994,000	204,844,000
Der bezahlte Rückkaufspreis war daher höher als die Schätzung um . . .	47,815,050	7,612,000	9,916,000	3,135,000	32,473,000

Die Differenz für die fünf Hauptbahnen zusammen beträgt 100,951,000 Fr. Dieser Summe steht gegenüber die Wertvermehrung, die bis zur Übernahme durch den Bund in den für den konzessionsgemässen Rückkauf massgebenden Faktoren eingetreten ist. Sie ergibt sich aus folgenden Ziffern:

Kapitalisierter Reinertrag.

	S. C. B. Fr.	N. O. B. Fr.	G. B. Fr.
Rückkaufsrechnung . .	194,567,000	95,288,000	212,500,000
Schätzung der Botschaft	190,994,000	89,980,000	183,294,000
Mehrwert	3,573,000	5,308,000	29,206,000

Anlagekapital.

	J. S. Fr.	N. O. B. Fr.
Bestand auf 1. Januar 1901 . .	—	267,850,000
„ „ 1. Januar 1903 . .	354,726,000	—
Schätzung der Botschaft	310,561,000	263,876,000
Mehrwert	44,165,000	3,974,000

Der höheren Rückkaufssumme von 100,951,000 Fr. entspricht somit ein Mehrwert des kapitalisierten Reinertrages bei Centralbahn, Vereinigten Schweizerbahnen und Gotthardbahn im Betrage von 38,087,000 Fr. und ein Mehrwert an Anlagekapital bei Jura-Simplon-Bahn und Nordostbahn im Betrage von 48,139,000 Fr., zusammen ein Mehrwert der gemäss Konzession zu übernehmenden Objekte von 86,226,000 Fr. Der verbleibende Unterschied von 14,725,000 Fr. beträgt somit nur 1,41 % von der Bilanzsumme der konzessionsgemässen Objekte der fünf verstaatlichten Bahnen bei ihrer Übernahme durch den Bund, die rund 1,043,834,000 Fr. ausmacht.

Beim freihändigen Rückkaufe wurden ausser den konzessionsgemässen Werten auch noch andere Werte der verstaatlichten Bahnen übernommen, die selbstverständlich besonders vergütet werden mussten. Es sind folgende, unter dem Bilanzposten „Verfügbare Mittel" aufgeführten Werte: Kassa, Wechsel- und Bankguthaben, Wertschriften, entbehrliche Liegenschaften und verschiedene Debitoren, sowie die

Beteiligungen an Nebengeschäften, wovon in Abzug kommen die übernommenen schwebenden Schulden, gemäss folgender Aufstellung:

	J. S.	S. C. B.	N. O. B.	V. S. B.	G. B.	Zusammen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Aktivposten	45,942,000	22,682,000	21,036,000	6,824,000	3,777,000	100,261,000
Passivposten	20,569.000	20,781,000	9,565,000	6,343,000	3,527,000	60,785,000
Mehrwert	25,373,000	1,901,000	11,471,000	481,000	250,000	39,476,000

Anderseits wurden die konsolidierten Anleihen der zurückgekauften Bahnen vom Bund übernommen und ihr Betrag mit dem Rückkaufspreise verrechnet, und zwar bei: J. S. 256,155,000; S. C. B. 119,492,000; N. O. B. 194,632,000; V. S. B. 43,403,000; G. B. 117,090,000; zusammen 847,862,000 Fr. Zu bezahlen waren sodann noch 18,635,000 Fr. als Vergütung für die Übergabe einzelner Linien vor dem konzessionsgemässen Rückkaufstermin und als Aufgeld für die Übernahme niedrig verzinslicher Anleihen, abzüglich Disagio auf hochverzinslichen.

Vom Rückkaufspreise wurden in Abzug gebracht die Beträge der versicherungstechnischen Fehlbeträge der Pensions- und Hülfskassen; diese Summen mussten jedoch in die betreffenden Kassen eingeworfen werden, so dass sie für den Bund keine Minderausgabe darstellen. Diese Beträge waren bei: J. S. 4,500,000; S. C. B. 1,378,000; N. O. B. 1,446,000; V. S. B. 1,782,000; G. B. 4,004,000; zusammen 13,110,000 Fr.

Ausser den oben nachgewiesenen Mehrwerten haben bis zum Zeitpunkte der Übernahme durch den Bund gegenüber den Schätzungen der Botschaft auch zugenommen der Wert des Anlagekapitals bei S. C. B., V. S. B. und G. B. zusammen um 6,131,000 Fr., sowie der kapitalisierte Reinertrag bei der Jura-Simplon-Bahn um rund 22,700,000 Fr. und bei der Nordostbahn um 12,733,000 Fr. Die oben ausgerechnete kleine Differenz ist somit tatsächlich mehr als ausgeglichen.

Infolge der seit dem Erscheinen der Rückkaufsbotschaft eingetretenen tatsächlichen Wertvermehrungen haben allerdings

die Aktionäre der verstaatlichten Bahnen bedeutend höhere Liquidationsbetreffnisse erhalten, als vorausgesehen war. Das war ihr gutes Recht und bedeutet keineswegs eine Benachteiligung des Bundes, der nur mehr bezahlen musste, weil er mehr erhalten hat. Die Berechnungen der Rückkaufsbotschaft haben sich somit bewährt.

X. Die Entwicklung bis Ende 1911.

1. Hauptbahnen.

a) Schweizerische Bundesbahnen.

Da die Übernahme der Centralbahn, der Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund in nächster Zeit bevorstand, beschränkte sich die Tätigkeit ihrer Verwaltungen in der kurzen Zeit von 1900 bis zur Durchführung der Verstaatlichung auf die Weiterführung der schon begonnenen Bauarbeiten zum Ausbau des Bahnnetzes. An die Inangriffnahme grösserer neuer Aufgaben konnte nicht mehr gedacht werden; diese blieben dem Bunde vorbehalten.

Zu den wichtigsten Bauverpflichtungen, in die der Bund eingetreten war, gehört die Vollendung des Simplontunnels. Die Regelung der mit diesem Bau zusammenhängenden Fragen war um so schwieriger, als der Tunnel zur Hälfte auf italienischem Gebiete liegt und daher über alle wichtigern Angelegenheiten ein Einverständnis mit der Regierung Italiens zu treffen war. So erforderte die Übertragung der Konzession für die italienische Strecke an den Bund als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn längere Verhandlungen, die am 5. Januar 1903 in einer Konferenz in Rom begannen;*) am 16. Mai 1903 erfolgte der Abschluss der Übereinkunft zwischen Italien und der Schweiz betreffend die Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn an die schweizerische Eidgenossenschaft, die vom italienischen Parlament am 1. Juli 1903 und von der Bundesversamm-

*) Die Schweiz war vertreten durch ihren Minister in Italien Pioda, Weissenbach, Präsident der Generaldirektion, Stockmar, Präsident, und Colomb, Vizepräsident der Kreisdirektion I der Bundesbahnen.

rung am 16. Dezember 1903 genehmigt wurde. Diese Übertragung musste mit der Übernahme erschwerender Bedingungen erkauft werden, obwohl sich die italienische Regierung schon mit Note des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten vom 11. April 1898 bereit erklärt hatte, die Konzession für die italienische Strecke des Simplontunnels auf den Zeitpunkt des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn auf den Bund zu übertragen und zwar zu den nämlichen Bedingungen, die der Jura-Simplon-Bahn gewährt worden waren. Mit Rücksicht auf den damaligen Notenwechsel durfte der Bundesrat annehmen, dass die Übertragung der Konzession des Simplontunnels an den Bund sachlich geregelt sei und es sich nur noch um einen formellen Übergangsakt handeln könne; er war daher überrascht, als seitens der Verwaltungsabteilungen der italienischen Ministerien an die Konzessionsübertragung Bedingungen geknüpft werden wollten, welche eine materielle Abänderung der abgeschlossenen Verträge bezweckten; die in Rom beginnenden Verhandlungen zwischen Abgeordneten der beiden Staaten bewiesen, dass die ursprünglich von einer Versammlung von Interessenten in Mailand formulierten Bedingungen von der italienischen Regierung aufgenommen und so energisch festgehalten wurden, dass die Verhandlungen nach dreiwöchentlicher Dauer unterbrochen und sodann auf diplomatischem Wege zu Ende geführt werden mussten.

Der von der italienischen Regierung geltend gemachte Standpunkt war in der Hauptsache: die Übertragung der Konzession sei zugesichert worden und werde auch erfolgen; eine Übertragung ohne Änderung sei aber unmöglich, da die tatsächlichen Verhältnisse andere geworden seien; im Jahre 1896 sei die Konzession einer Privatgesellschaft übertragen worden, welcher gegenüber der Bundesrat als staatliche Aufsichtsbehörde funktioniert habe; dem Bundesrate hätten daher verschiedene Kompetenzen als unparteiischer Staatsbehörde zugeschieden werden können, was heute untunlich erscheine, indem der Bundesrat nicht nur Aufsichtsbehörde, sondern zugleich Vertreter des künftigen Bahneigentümers sei; wesentlich verändert sei auch die Stellung Italiens hinsichtlich der Wahrung

seiner militärischen Interessen, wenn nicht mehr eine Privatgesellschaft, sondern ein fremder Staat Eisenbahnen auf italienischem Gebiete betreibe; letzteres könne nicht zugegeben werden, sondern es müsste mindestens von Iselle an der Betrieb von italienischen Organen ausgeführt werden. Diesen Ausführungen wurde entgegengehalten, dass die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn bei Abschluss des Übereinkommens von 1899 bereits beschlossene Sache gewesen, dass daher in diesem Übereinkommen nicht von der Jura-Simplon-Bahn, sondern von der „schweizerischen Eisenbahnverwaltung" die Rede sei; dass die Bundesbahnverwaltung unter der Oberleitung der Bundesbehörden eine selbständige Verwaltung bilde, welcher gegenüber der Bundesrat als Aufsichtsbehörde die gleichen Kompetenzen ausübe, wie gegenüber den Privatbahnen; dass die vertraglich vereinbarte Mitwirkung der Bundesbahnen beim Betrieb der Strecke Iselle—Domodossola die militärischen Interessen Italiens in keiner Weise gefährde; dass somit seit dem Abschlusse der genannten Verträge keine Neuerung eingetreten sei, welche eine Abänderung derselben rechtfertigen würde.

Laut der abgeschlossenen Übereinkunft gehen alle aus der Konzession der Jura-Simplon-Bahn erwachsenden Rechte und Pflichten auf den Bund als neuen Konzessionär über, und die Aufsichtsrechte des Bundes sollen in gleicher Weise gegenüber den Bundesbahnen ausgeübt werden, wie es gegenüber der Jura-Simplon-Bahn der Fall wäre. Als Konzessionär muss sich auch der Bund für die Entscheidung allfälliger, die Ausführung der Konzession betreffenden Streitigkeiten dem in der Konzession für die Jura-Simplon-Bahn vom 22. Februar 1896 vorgesehenen Verfahren unterziehen, d. h. über Anstände technischer und administrativer Natur entscheidet das italienische Ministerium der öffentlichen Bauten und über zivilrechtliche Streitigkeiten ein Schiedsgericht, in das jede Partei zwei Schiedsrichter ernennt, die den Obmann wählen, der mangels einer Einigung der Schiedsrichter vom Präsidenten des Appellhofes in Rom zu bezeichnen ist. Die Verpflichtung zur Erstellung eines zweiten Geleises im Tunnel wird neu geordnet.

Art. 13 des Vertrages von 1895 hat darüber bestimmt: „Die Jura-Simplon-Bahn kann zur Erstellung des zweiten Geleises so lange nicht verhalten werden, als die Bruttobetriebseinnahmen auf der Strecke Brig—Domodossola 40 000 Fr. per Kilometer und Jahr nicht übersteigen. Für den Fall, dass die Erstellung des zweiten Geleises von der italienischen Regierung verlangt würde, ist diese gehalten, an die Kosten mit einer Subvention von zehn Millionen Lire, zahlbar sofort nach Beendigung der Arbeiten, beizutragen, sowie dieses zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola fortzuführen. Wenn hingegen das zweite Geleise von der Gesellschaft aus eigenem Antriebe gebaut oder von der schweizerischen Eidgenossenschaft verlangt würde, so ist die italienische Regierung nur zur Verlängerung desselben zwischen Iselle und Domodossola verpflichtet."

Die neue Übereinkunft dagegen lautet:

„Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, ohne Unterstützung Italiens das zweite Geleise zu erstellen, sobald der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domodossola 50,000 Fr. per Kilometer der wirklichen Länge und per Jahr überschreitet. Das zweite Geleise muss spätestens innerhalb der Frist von fünf Jahren, nachdem offiziell festgestellt ist, dass der Bruttoertrag die 50,000 Fr. überschreitet, dem Betrieb übergeben werden. Die italienische Regierung ist verpflichtet, innerhalb derselben Frist das zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola zu erstellen."

Nach der alten Konzession hätte das Dahinfallen der Konzession wegen Nichteinhalten der Baufrist auch für das italienische Gebiet nur mit Zustimmung des Bundesrates verfügt werden können. Nachdem der Bund selbst Konzessionär wird, verlangt Italien einfache Anwendung der gesetzlichen Vorschriften. Das hatte im vorliegenden Falle keine materielle Bedeutung, da die Frist von acht Jahren nach erfolgter Ratifikation des Vertrages vom 25. November 1895, d. h. der 23. Juni 1906, ohne weiteres eingehalten werden konnte.

Das grösste Gewicht wurde von den italienischen Delegierten bei den Verhandlungen darauf gelegt, den Betrieb der Strecke Iselle—Domodossola ganz in die Hand der italienischen

Bahnen zu bringen. In Art. 2 der Konvention vom 22. Februar 1896 ist der Betrieb der Linie zwischen Brig und Domodossola der Jura-Simplon-Bahn übertragen worden, mit der Beschränkung, dass dieser Betrieb zwischen Iselle und Domodossola nur den Fahr- und Zugsdienst umfassen soll, für dessen Kosten die Jura-Simplon-Bahn von der italienischen Regierung zu entschädigen ist. Diese Bestimmung wurde im Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 ausdrücklich bestätigt, so dass auf dieser Strecke der Stationsdienst und der Dienst der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung von den italienischen Bahnen, dagegen der Zugs- und Fahrdienst von den schweizerischen Bahnen zu besorgen ist. Als die italienische Delegation bei den Verhandlungen im Jahre 1899 auch den Zugs- und Fahrdienst für die italienischen Bahnen verlangte, wurde dieser Anspruch mit dem Hinweis darauf abgelehnt, dass die Bezeichnung des Bahnhofes Domodossola zum internationalen Übergangsbahnhof die notwendige Konsequenz habe, dass die schweizerischen Bahnen den Zugs- und Fahrdienst bis dahin besorgen. Art. 7 der Übereinkunft lautete daher:

„Die schweizerische Eisenbahnverwaltung besorgt auf Rechnung Italiens den Zugsdienst (Zugförderung und Zugbegleitung) zwischen Iselle und Domodossola in beiden Richtungen. Dieser Dienst umfasst:

a) in bezug auf die Zugförderung: die Maschinen mit ihrem Personal und alle nötigen Lieferungen;

b) in bezug auf die Zugbegleitung: das nötige Betriebspersonal, die Heizung und die Reinigung der Personen- und Gepäckwagen, die Drucksachen und dergleichen.

„Falls eine andere Art der Zugförderung als diejenige durch Dampflokomotiven eingeführt werden sollte, so hätte vorher eine besondere Verständigung stattzufinden betreffend den Bau und den Betrieb der als notwendig erkannten Einrichtungen.

„Die zwischen Brig und Domodossola verkehrenden Personenzüge können aus Personen- und Gepäckwagen beider Verwaltungen zusammengesetzt werden.

„Es ist verstanden, dass jede Verwaltung den Unterhalt

und die Bewachung des Bahnkörpers ihrer Linie bis zum Anschluss in Iselle zu besorgen hat.

„Der vollständige Stationsdienst in Varzo und Preglia, mit Inbegriff des Telegraphendienstes, wird von der italienischen Eisenbahnverwaltung ausgeführt."

Auf diese endgültige Abmachung wollte Italien zurückkommen, indem es geltend machte, die militärischen Interessen gestatten nicht, dass eine ausländische Staatsbahn auf italienischem Gebiet über den Zugsdienst verfüge, namentlich mit Rücksicht auf die Anlage von Befestigungen, welche die Verteidigung des Landes notwendig mache, und deren Geheimnis nicht ausländischen Staatsbahnbeamten preisgegeben werden dürfe. Die Schweiz hielt am Grundsatz fest, dass der Betrieb den schweizerischen Bahnen bis Domodossola bleiben müsse; dagegen wurde zur Beschwichtigung der bestehenden militärischen Bedenken die Zusicherung erteilt, dass die dem Bundesrate vorbehaltene Kontrolle über die Bauarbeiten des Simplontunnels sich nur auf die Bahnbauten und nicht auf die italienischen Befestigungsbauten beziehe, dass das Zugangsrecht der italienischen Militärbeamten zum Tunnel zur Ausführung und Überwachung der militärischen Anlagen durch besondere Verständigung zu regeln sei, wobei jedoch die Wahrung der Betriebsbedürfnisse und der Betriebssicherheit und die Überbindung der Verantwortlichkeit für Unfälle und Schädigungen, die aus der Erstellung solcher Bauten entstehen, an Italien ausdrücklich vorbehalten wurde; dass die Beamten der italienischen Militärverwaltung freien Zutritt zu den Befestigungsanlagen in der Tunnelstrecke auf italienischem Gebiet haben und dass diese Befestigungen mit Wachtposten versehen werden dürfen; dass endlich die italienische Militärverwaltung im Bedarfsfalle jederzeit ausschliessliche Militärzüge mit italienischem Personal und Material auf der Strecke Domodossola—Grenze verkehren lassen dürfe, immerhin nur im Einvernehmen mit der schweizerischen Eisenbahnverwaltung und unter Übernahme der Haftpflicht; diese Militärzüge dürfen von italienischen Militär- und Zivilbeamten begleitet werden, und sie dürfen auf jedem Punkt der italienischen Strecke angehalten werden,

jedoch mit Rücksicht auf die Anforderungen des Verkehrs nur ausnahmsweise und nach Verständigung mit der schweizerischen Eisenbahnverwaltung.

Laut Art. 6 der Konvention vom 22. Februar 1896 hatte Italien das Recht, vier Mitglieder im Verwaltungsrate der Jura-Simplon-Bahn zu besitzen, welche auf Präsentation der italienischen Regierung vom Bundesrate bezeichnet wurden. Mit der Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn fiel dieses Recht dahin, da die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen gesetzlich normiert ist und Ausländer nicht Mitglieder dieser staatlichen Behörde sein können. Italien beanspruchte nun einen Ersatz für diese tatsächlich wegfallende Vertretung und schlug zu diesem Zwecke die Schaffung einer internationalen Delegation mit Sitz in Bern für die Geschäfte der Simplonbahn vor. Diese Delegation setzt sich aus 14 Mitgliedern zusammen, von denen die Schweiz und Italien je sieben zu ernennen haben. Vorsitzender ist von Amteswegen der Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, Vizepräsident einer der italienischen Vertreter. Diese Delegation kann keine verbindlichen Beschlüsse fassen, sondern soll nur die Kontrolle ausüben über die Entwicklung des Verkehrs, über das Fahrplan- und Tarifwesen, über die Baurechnung, die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben und die Bilanz des Simplonunternehmens; sie hat den Regierungen über die erhaltenen Mitteilungen und die von ihr gemachten Beobachtungen zu referieren und ihnen Bemerkungen und Anregungen zur Hebung des Verkehrs der Simplonbahn zu machen. Können sich die Vertreter der beiden Staaten in der Delegation nicht einigen, so ist die Erledigung Sache der beiden Regierungen. Die Kosten werden von den beiden Staaten je zur Hälfte getragen.

Italien interpretierte den Art. 5 der Konvention vom 22. Februar 1896 betreffend die Berechnung des Rückkaufspreises beim konzessionsgemässen Rückkauf dahin, dass von dem von Italien zu vergütenden Anlagekapital derjenige Betrag der Subventionen abzuziehen sei, welcher in Italien vom Staat, den Provinzen, den Gemeinden und Korporationen dem Simplonunternehmen zugesichert worden seien. Die Schweiz

wollte nur den Abzug des wirklich einbezahlten Betrages der Subventionen zugestehen. Man einigte sich dahin, den vollen Abzug zu gestatten, falls der Rückkauf erst nach dem dreissigsten Jahre nach der Betriebseröffnung erfolge; falls Italien schon nach 15 Jahren zurückkaufen will, darf es nur den einbezahlten Betrag der Subventionen, d. h. 40,8% von vier Millionen Lire oder 1,632,000 Lire abziehen. Unverändert bleibt die Verpflichtung Italiens, während der Dauer der Konzession eine jährliche Subvention von 66,000 Fr. an den Betrieb des Simplontunnels zu leisten, gemäss Art. 12 des Staatsvertrages von 1895.

Italien verzichtet auf die Erhebung von Gebühren für Übertragung der Konzession und für die zur Vollziehung erforderlichen Akte, es wird nur die formelle Gebühr von 1 Fr. erhoben; diese Bestimmung bedeutet den Verzicht Italiens auf eine Steuer von rund 500,000 Fr., für die in der Konvention vom 22. Februar 1896 keine Steuerbefreiung vorgesehen war.

Auf Grund dieser Staatsverträge haben die Verwaltungen der italienischen Staatsbahnen und der schweizerischen Bundesbahnen am 19. Februar 1906 Vereinbarungen getroffen über den Betrieb des internationalen Bahnhofes in Domodossola und über den Betrieb der Bahnstrecke von diesem Bahnhof bis zur Station Iselle durch die Bundesbahnen. Diese Vereinbarungen sind von der Bundesversammlung im April 1906 genehmigt worden, ebenso die zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommen über den Post-, Zoll-, Telegraphen-, Telephon-, Polizei- und Gesundheitspolizeidienst im internationalen Bahnhof Domodossola und auf der Bahnstrecke von Domodossola bis zur Grenze im Simplontunnel.

Der Bau der ersten Tunnels wurde im Frühjahr 1906 vollendet und die neue internationale Linie am 1. Juni 1906 dem Betriebe übergeben, nachdem das Ereignis Ende Mai und anfangs Juni in der Schweiz und in Italien mit grossartigen Eröffnungsfesten gefeiert worden war, die in Lausanne, Genf, Sitten, Mailand und Genua stattfanden. Schon am 19. Mai hatte der König von Italien durch einen Besuch in Brig und Domodossola dem Unternehmen seine Sympathie bezeugt.

Der Versuch des elektrischen Betriebes der Tunnelstrecke

ist gut gelungen. Der Personenverkehr war von Anfang an befriedigend, während der Güterverkehr trotz einer kleinen, anhaltenden Steigerung noch immer sehr zu wünschen übrig lässt. Dessenungeachtet wurde von der beteiligten schweizerischen Landesgegend und von Italien energisch auf den Ausbau des zweiten Tunnels gedrungen, der das zweite Geleise aufzunehmen hat. Die Bundesbahnverwaltung hat die zum Bau verpflichtete Baufirma, die Baugesellschaft für den Simplontunnel Brandt, Brandau & Comp. in Winterthur zur Ausführung angehalten; deren Weigerung führte zu einem Rechtsstreite vor dem Bundesgericht, der erst 1913 durch Vergleich erledigt wurde. Inzwischen war von den Bundesbahnen die Ausschreibung der Bauarbeiten vorgenommen worden, um die Ausführung, wenn nötig, einer neuen Unternehmung zu übertragen. Die Schwierigkeiten lagen auf technischem und finanziellem Gebiet, indem die Bauunternehmung es für unmöglich erklärte, das Risiko für Ausführung des zweiten Tunnels nach dem Bauprogramm des Vertrages vom 15. April 1898 ohne Gefährdung des ersten Tunnels zu übernehmen, und ferner den in einem Nachtrag zum Bauvertrage vom 9. Oktober 1903 vereinbarten Kostenbetrag als viel zu niedrig bezeichnete. Die Genehmigung eines mit einer deutschen Firma abgeschlossenen Bauvertrages traf im Verwaltungsrate der Bundesbahnen auf Widerstand, und es wurde am 20. Juli 1912 die Ausführung in Regie beschlossen.

Neben dieser Baufrage hatte der Bau des Simplontunnels eine Reihe wichtigster eisenbahnpolitischer Fragen zur Folge; die Zufahrtslinien zum Simplon haben die Bundesbehörden mehrfach und intensiv beschäftigt. Seit einer Reihe von Jahren bestanden Bestrebungen für eine kürzere Verbindung des Simplons und des Genfer Sees mit Paris, die man durch eine Abkürzungslinie durch den Mont d'Or bei Vallorbe zu erreichen hoffte. Diesem Projekt (Frasne — Vallorbe) wurde in neuerer Zeit die Faucillebahn, mit Ausmündung auf Genf, entgegengesetzt. Es entwickelte sich ein lebhafter Interessenkampf zwischen den Kantonen Waadt und Genf. Als dritter Konkurrent kam der Kanton Bern dazu, der, unterstützt

von der französischen Ostbahn, eine kürzere Verbindung für den Norden und Nordosten Frankreichs mit dem Simplon durch den Bau einer Abkürzungslinie Münster — Grenchen in Verbindung mit der in Ausführung begriffenen Lötschbergbahn erreichen wollte. Diese Bestrebungen bilden in mehrfacher Richtung eine ernstliche Konkurrenz für die Bundesbahnen, die ihre Interessen nach Möglichkeit zu wahren suchten. Nach langen Verhandlungen wurde der Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz über die Zufahrtslinien zum Simplon vom 18. Juni 1909 abgeschlossen, der am 29. Dezember 1909 durch Frankreich und am 23. Dezember 1909 durch die Schweiz ratifiziert worden ist.

Die Verhandlungen über diesen Vertrag hatten im Jahre 1908 begonnen; das für die am 16. März unter dem Vorsitz von Ständerat C. von Arx in Bern zusammengetretene internationale Konferenz zwischen den Regierungen Frankreichs und der Schweiz vereinbarte Programm war in einer offiziellen Note vom Februar 1908 festgelegt. Von beiden Teilen wurde anerkannt, dass die Interessen beider Länder vollständige Befriedigung erhalten durch eine Lösung, die einerseits die Erstellung einer Abkürzungslinie von Frasne nach Vallorbe durch den Mont d'Or und andererseits den Bau einer neuen Bahn von Lons-le-Saunier nach Genf durch die Faucille in Aussicht nehme; die gleichzeitige Ausführung beider Linien erscheine allerdings nicht notwendig. Die Note sah ferner vor: den Rückkauf des der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gehörenden Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf—La Plaine durch den Bund oder durch den Kanton Genf, die Verpflichtung der Schweiz zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives für den Fall des Baues der Faucillebahn (die Kosten der Verbindungsbahn fallen ausschliesslich zu Lasten der Schweiz, ebenso die des Stückes der Faucillebahn, das auf schweizerischem Gebiet liegt; an das französische Stück hat sie keinen Beitrag zu leisten), eine Verständigung über die Teilung des französischen Verkehrs nach dem Simplon zwischen den Linien auf dem rechten und auf dem linken Ufer des Genfer Sees, das Studium von Abkürzungs-

linien auf schweizerischem Gebiet, die sich aus der Herstellung der Linie Frasne—Vallorbe auf Grundlage des zwischen der Jura-Simplon-Bahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrages vom 14. Oktober 1902 unter Berücksichtigung inzwischen eingetretener Preiserhöhungen ergeben. Am Schlusse des Programmes wurden noch erwähnt „alle anderen mit ihm in Verbindung stehenden Fragen", ohne dass über solche etwas Näheres bemerkt worden wäre.

Auf Grund dieses Programmes, das im Prinzip die Gleichberechtigung der beiden Projekte Frasne—Vallorbe und Faucille anerkannte, begannen die Verhandlungen. In Genf waren die Hoffnungen nicht kleiner als in Lausanne, wenn auch die Linie Frasne—Vallorbe die historische Priorität besass. Der Bundesrat erteilte seinen Delegierten Instruktionen im Sinne der offiziellen Note; sie sollten in gleicher Weise für Frasne—Vallorbe wie für das Faucille-Projekt eintreten. Die Vertretung Frankreichs dagegen versuchte zuerst die Faucille-Linie aus ihrer parallelen Stellung zu Frasne—Vallorbe wegzurücken und eine andere Gegenleistung der Schweiz für Frasne—Vallorbe vorzuschlagen, eine Abkürzungslinie Münster — Grenchen, die in der Folge immer mehr in den Mittelpunkt der Verhandlungen trat und schliesslich deren Vertagung auf den Juni 1909 nötig machte. Formell begründete Frankreich die Aufwerfung der Frage Münster—Grenchen damit, es sei dies eine der im Programm vorbehaltenen, mit den anderen in Verbindung stehenden Fragen. Diese Forderung eines neuen Juradurchstiches war von langer Hand vorbereitet und in den offiziellen Kreisen des Kantons Bern wohl bekannt, da sie im Interesse der Lötschbergbahn lag.

Eine Ablehnung der Forderung Frankreichs wurde mit Rücksicht auf die übrigen Konferenzpunkte als untunlich erachtet. Dazu kam, dass der Bund der Lötschbergbahn zum Zwecke der Herstellung der Doppelspur im Tunnel eine Subvention von sechs Millionen zugesichert und damit das eidgenössische Interesse am Zustandekommen des bernischen Alpendurchstiches bekundet hatte. Die Verkehrsteilung zwischen dieser nördlichen Zufahrtslinie zum Simplon und den Bundes-

bahnen musste für die letzteren allerdings eine bedeutende Schädigung bringen, da der vermehrte Verkehr, den die französische Ostbahn bringen soll, den Ausfall nicht wettmachen kann. Für den Kanton Bern war die Sicherung des neuen Juradurchstiches mit der vorausgegangenen Vereinbarung über die Verkehrsteilung zwischen Münster—Grenchen und den Bundesbahnen ein eisenbahnpolitischer Erfolg. Allerdings musste die direkte Fortsetzung von Münster—Grenchen nach Dotzingen (—Lyss—Bern) aufgegeben werden; Verhandlungen über eine solche Abkürzung sollen erst wieder aufgenommen werden, wenn es beide Regierungen verlangen. In der Folge ist die Linienführung Münster—Grenchen in eine solche Münster—Lengnau (—Biel) abgeändert worden.

Der Staatsvertrag über die Zufahrtslinien vom 18. Juni 1909 (Convention franco-suisse) regelt vorerst die mit der Zufahrtslinie Frasne—Vallorbe zusammenhängenden Fragen, sodann die Lötschbergzufahrt Münster—Lengnau und endlich die genferischen Eisenbahnfragen: Faucille, Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Strecke Genf—La Plaine, die Verbindungsbahn zwischen den Genfer Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives, die Frage der Verkehrsteilung und der Tarife.

Von den verschiedenen Projekten ist die Linie F r a s n e — Vallorbe im Bau begriffen. Die Entfernung Paris—Dijon—Pontarlier—Vallorbe—Lausanne—Mailand beträgt 850 km, 50 km weniger als Paris—Mailand über Basel—Gotthard und 99 km weniger als über die französische Hauptdurchgangslinie Paris—Mailand über den Mont-Cenis. Die alte Linie Paris—Lausanne über Pontarlier besitzt zudem eine Steigung bis zu 25⁰/₀₀, ihr höchster Punkt beträgt 1,014 m, starker Schneefall bringt jeden Winter Unterbrechungen des Betriebes. Diesen Nachteilen soll durch eine Abkürzung der Linie um rund 17 km, eine Herabsetzung des höchsten Punktes auf 897 m über Meer und der Maximalsteigung auf 13⁰/₀₀ begegnet werden. Die Bauarbeiten erfolgen unter den Bedingungen des seinerzeit zwischen der Jura-Simplonbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (P. L. M.) abgeschlossenen Vertrages, abgeändert durch der zwischen den Bundesbahnen und der P. L. M. vereinbarten

Nachtrag vom 7./8. Juni 1909. Der Bundesrat hat diesem Projekte gegenüber von Anfang an eine wohlwollende Haltung eingenommen; schon in seiner Botschaft vom 9. Oktober 1902 über die Konzessionierung des auf schweizerischem Gebiete gelegenen Teilstückes der Abkürzungslinie sind die Gegenleistungen an die P. L. M. besprochen: der Umbau der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof und die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Vallorbe—Daillens. Diese Doppelspur ist durch die Bundesbahnen bereits ausgeführt worden, die Bahnhoferweiterung Vallorbe in Ausführung begriffen. Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung, die der ohne jegliche Beihilfe Frankreichs gebaute Simplontunnel für dieses Land besitzt, kommt es sehr vorteilhaft zu einer wertvollen neuen Verbindung mit Italien. Abgelehnt wurde dessen Begehren, von Vallorbe eine zweite, doppelspurige Linie nach Bussigny zu bauen; auf diese Sache ist erst wieder zurückzukommen, wenn beide Regierungen es verlangen. Da Frasne—Vallorbe die kürzeste Linie zwischen Paris und Mailand bildet, hat sie Aussicht auf einen starken Personenverkehr; von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist sie auch für Genf, da die vorgesehene Wiederherstellung der Abkürzung Bussigny—Morges bei der Einführung direkter Züge Paris—Genf nicht nur dem internationalen Verkehr zwischen Frankreich und dem Genfersee förderlich sein, sondern auch dem Verkehr von Genf mit Basel und der Ostschweiz zum Vorteil gereichen wird. Die Hoffnungen Genfs auf eine vertragliche Sicherung der Faucille-Linie sind dagegen nicht in Erfüllung gegangen. Mit dem Momente, da Frankreich Münster—Grenchen forderte, war das Schicksal der Faucille im Simplonvertrag entschieden. Frankreich hat nicht nur die erste Forderung der Schweiz abgelehnt, sich innerhalb einer Frist von 20 Jahren zum Bau der Faucille zu verpflichten, es hat sich ebenso entschieden geweigert, für die Herstellung dieser Linie dann besorgt zu sein, wenn der Nachweis der erfolgten Finanzierung erbracht sei; es hat überhaupt keine bestimmte Verpflichtung eingegangen. Es sind nur die Vorbedingungen geordnet für den Fall, dass die Faucillebahn einst verwirklicht werden soll: die Verbindungsbahn zwischen den

Bahnhöfen in Genf ist zugesichert, die Betriebsfrage geregelt, die Tarifpolitik geordnet und die Verkehrsteilung vorgesehen. Unabhängig von der Faucillefrage ermöglicht der Vertrag im weiteren auch den freihändigen Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und der Linie P. L. M. von Genf bis zur Grenze.

Mit der dargestellten Lösung der Frage der Zufahrtslinien zum Simplon ist eine gewisse Verschiebung der eisenbahnpolitischen Lage der Schweiz eingetreten. Ein Teil des internationalen Verkehrs, der bisher ausschliesslich der Gotthardroute zugefallen ist, wird seinen Weg über den Lötschberg und den Simplon nehmen. Dieser Route wird ganz zufallen der über Delle eingehende Verkehr nach Italien. Soweit für diesen Frankreich in Betracht kommt, insbesondere Nord- und Nordost-Frankreich, kann es sich darum handeln, der Schweiz neuen Verkehr zuzuführen; mit Rücksicht auf die Tarifverhältnisse der im Wettbewerb stehenden französischen Bahnen dürften sich aber kaum alle an eine solche Verkehrsverschiebung geknüpften Erwartungen verwirklichen. Anders verhält es sich mit dem über Basel eingehenden Verkehr aus den Rheinlanden, aus Belgien und Holland. Vom bisherigen Gotthardverkehr wird ein Teil, der nach Turin und Genua bestimmte, an den Lötschberg—Simplon-Weg übergehen. Für die Schweiz im ganzen bedeutet das einen Verkehrsausfall, da der Weg Basel—Iselle auf Schweizer Gebiet rund 100 km kürzer ist als die Linie Basel—Chiasso. Zur Würdigung der verschiedenen für die Schweiz wichtigen Verkehrslinien sind folgende Entfernungen von Bedeutung: von der 372 km langen Strecke Basel—Gotthard—Mailand liegen 320 km auf Schweizer Gebiet, von der Strecke Delle—Lötschberg—Simplon—Mailand nur 285 km (von Vallorbe—Lausanne—Mailand gar nur 213 km). Der Gotthardweg Basel—Mailand besitzt nun den grossen Vorteil, dass sein höchster Punkt nur 1,155 m erreicht und dessen Juraübergang mit dem neuen Hauenstein-Basistunnel nur 452 m, während der Simplon allerdings nur 705 m erreicht, dagegen der Lötschberg 1244. Die Steigungsverhältnisse sind somit für den Gotthard viel günstiger und die Bundesbahnen haben den Wettbewerb nicht zu fürchten, wenn der zurzeit

bestehende Konkurrenzvertrag vom 13. Mai / 27. Juni 1911 nicht erneuert werden sollte. Besondere Erwägung verdient, dass auch nach dem genannten Vertrag der Güterverkehr von Basel nach dem Lötschberg—Simplon nicht über Münster—Grenchen, sondern über die Bundesbahnlinie Basel—Olten—Bern geführt wird. Wenn somit die Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Lötschbergbahn baut mit einem Tunnel von 14,536 km zum Kostenvoranschlag von anfänglich 89 Millionen, später erhöht auf 112 Millionen, so erreicht sie nur eine Abkürzung von 26 km und hat eine Maximalhöhe von 1,244 m; die 13 km lange Strecke Münster—Lengnau mit einem Tunnel von 8,560 km und einem Aufwand von 20 Millionen erzielt nur eine Abkürzung von 16 km bei einer Maximalhöhe von 545 m. Ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Bundesbahnen ist somit nicht so bedeutend, wie vielfach angenommen wurde.

Gefährlich könnte den Bundesbahnen der Wettbewerb der Faucillebahn werden, namentlich bei allfälliger Weiterführung durch den Montblanc. Sie soll in erster Linie für die Richtung Genf—Paris Verbesserung bringen; ihre Mehrlänge von 43 km gegenüber Frasne—Vallorbe soll aufgewogen werden durch günstige Steigungsverhältnisse, die nach dem früheren Projekte erreicht werden sollten durch drei Tunnel von 6,4, 11,4 und 15 km Länge, was den grossen Kostenaufwand von 140 Millionen erfordern würde. Da der Kanton Genf als der Hauptbeteiligte nur eine Subvention von 20 Millionen gewähren will, so ist die Geldbeschaffung unsicher; zurzeit ist man bestrebt, eine billigere Linienführung ausfindig zu machen. Für den Fall, dass die Faucillebahn zusammen mit der Verbindungsbahn in Genf ihre Fortsetzung in den bestehenden Bahnlinien nördlich und südlich des Genfer Sees findet, ist die Verkehrsteilung durch den Staatsvertrag vom 18. Juni 1909 in einer annehmbaren Weise geregelt. Falls der Bau der Faucillebahn einer Weiterführung durch eine Montblancbahn rufen würde, würde Genf von den schweizerischen Verkehrsinteressen abgelöst und wäre in der Hauptsache nur noch Durchgangsstation einer französischen Bahnlinie. Die dargestellten Verhältnisse waren der Grund, warum der Abschluss des französisch-schweizerischen Vertrages

nicht überall mit Befriedigung aufgenommen worden ist. Seine Genehmigung ist erfolgt als Konsequenz des Baues des Simplontunnels, der auf Verlangen der Westschweiz durch das Rückkaufsgesetz von 1897 und die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn festgelegt war.

Durch diesen Vertragsabschluss ist auch eine neue Abweichung von dem Grundsatz geschaffen, dass zufolge der Verstaatlichung die Herstellung neuer Hauptbahnen Sache der Bundesbahnen sein sollte. Der Bau der Lötschbergbahn durch die Berner Alpenbahngesellschaft war nicht zu hindern, nachdem die Konzession für diese vom Kanton Bern gestützte Linie schon vor dem Erlass des Rückkaufsgesetzes erteilt worden war. Nachdem die Bundesbahnen mit Bericht vom 8. Juni 1906 an den leitenden Ausschuss der Lötschbergbahn die Erklärung abgegeben hatten, dass sie die Ausführung der Linie für verfrüht erachten, hatte der Kanton Bern die Gründung einer Gesellschaft, bei der er Hauptaktionär war, energisch in die Hand genommen, und die Bundesversammlung gewährte ihr mit Beschluss vom 24. September 1907 eine Subvention von sechs Millionen, damit der Lötschbergtunnel zweispurig angelegt werden könne. Die Betriebseröffnung ist für 1913 in Aussicht genommen; die Linie soll elektrisch betrieben werden. Sie wird nicht nur für den Kanton Bern, sondern für die ganze Nordwestschweiz von grossem volkswirtschaftlichen Nutzen sein. Ihre Konkurrenzstellung gegenüber den Bundesbahnen ist dadurch erheblich gestärkt worden, dass die Abkürzungslinie Münster—Lengnau (—Biel) ebenfalls der Berner Alpenbahngesellschaft zur Ausführung überlassen wurde. Diese 16 km lange Bahn stellt eine kürzere Verbindung von Delle und Basel über Biel nach Bern und dem Lötschberg dar. Deren Bau hat begonnen, und der Betrieb sollte ebenfalls 1913 eröffnet werden. Unter den obwaltenden Umständen haben die Bundesbahnen mit der Berner Alpenbahngesellschaft sowohl für die Linie Münster—Lengnau als auch für die Lötschbergbahn Verträge über die Verkehrsteilung vereinbart. Auch der Betrieb

der mitten im Bundesbahnnetz liegenden Strecke Münster—Grenchen wird den Bundesbahnen übertragen werden.

Die Verhandlungen zwischen dem Bundesrate, dem Genfer Staatsrat und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über die Genfer Bahnfragen, d. h. über den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin auf dem rechten Rhoneufer, der Linie Genf—La Plaine sowie über die Übernahme der Linie Genf (Eaux-Vives)—Annemasse auf dem linken Rhoneufer und die Erstellung einer Verbindungslinie (Raccordement) zwischen den beiden Bahnhöfen haben schon im Jahre 1910 begonnen. Der Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf—La Plaine konnte auf drei verschiedene Arten erfolgen, nämlich nach dem im Bundesbeschluss vom 2. Februar 1853 betreffend die Genehmigung der kantonalen Konzession vorgesehenen Verfahren, nach der Genfer Konzession selbst oder auf dem Wege direkter Verhandlungen zwischen den schweizerischen Beteiligten und der Gesellschaft der P. L. M. Die Genfer Konzession, die den Rückkauf zu jeder Zeit gestattete, schien ausser verhältnismässig günstigen finanziellen Bedingungen den Vorteil zu bieten, dass sich das Ziel auf Grund dieser Konzession am schnellsten erreichen liess. Es war daher nötig, vor allem zu erfahren, ob die Genfer Regierung geneigt wäre, von ihrem Rückkaufsrecht für Rechnung des Bundes Gebrauch zu machen. Der Staatsrat von Genf erklärte sich mit Denkschrift vom 25. Februar 1910 hiezu bereit, machte aber eine Reihe von Begehren geltend und verlangte namentlich den Bau der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives innert kürzerer Frist. Nach Beendigung der bezüglichen Untersuchungen entschloss sich der Bundesrat, dem Kanton Genf das Zugeständnis zu machen, dass die Verbindungsbahn von den schweizerischen Bundesbahnen mit finanzieller Beteiligung des Kantons Genf vor dem ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkte erstellt werden solle.

Die Verhandlungen zwischen dem Bundesrat, der Regierung des Kantons Genf und den Bundesbahnen einerseits und der Gesellschaft der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn (P. L. M.)

anderseits über den Rückkauf der Linie Genf—La Plaine und die Besprechungen mit dem Staatsrate des Kantons Genf über die Erstellung der Verbindungsbahn begannen im Oktober 1911; man einigte sich über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis auf Grund der Genfer Konzession für die Linie Genf—La Plaine berechnet werden sollte, sowie auch über den Betrieb des Bahnhofes Cornavin und der Linie Genf—La Plaine nach erfolgtem Rückkaufe. In drei weitern Konferenzen im November und Dezember 1911 wurde auch bezüglich der Erstellung der Verbindungsbahn Einigung erzielt. Die endgültige Verständigung über den Rückkauf und den künftigen Betrieb der Linie Genf—La Plaine erfolgte in einer letzten Konferenz in Bern am 22. März 1912 zwischen den schweizerischen Beteiligten und den Vertretern der Gesellschaft der P. L. M.

Auf Grundlage der massgebenden kantonalen Konzession war die Rückkaufsumme in Form einer an die P. L. M. zu entrichtenden Annuität zu bestimmen; diese wurde auf 516,197 Fr. festgesetzt, zahlbar in dreimonatlichen Raten vom 1. Januar 1913 bis 30. April 1958. Ausserdem ist für besonders zu bezahlende Anlagen (Lokomotivdepot, Postlokale und Bahnhoferweiterung auf Grund eines Vertrages vom 19./20. Mai 1896) ein Kapitalbetrag von 1,832,470 Fr. zu entrichten und das an die Bundesbahnen übergehende Mobiliar besonders zu vergüten. Anderseits bezahlen die P. L. M. den Bundesbahnen für die Zulassung ihrer Züge in den Bahnhof Genf eine jährliche Entschädigung von 475,000 Fr., die nach dem bevorstehenden Umbau des Bahnhofes Genf auf 510,000 Fr. und in zwei weitern Perioden von je fünf Jahren um je 20,000 Fr. bis auf 550,000 Fr. zu erhöhen ist.

Eigentum und Betrieb des Bahnhofes und der Linie Genf—La Plaine gehen auf den 1. Januar 1913 zu Handen des Bundes an den Kanton Genf über. Der Rückkaufsvertrag mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn vom 23. Mai 1912 ist nicht vom Bunde, sondern vom Staatsrat von Genf abgeschlossen worden. Ebenso sind die Bedingungen über die Einführung der Züge der P. L. M. in den Bahnhof Genf und die Vergütung der Betriebsleistungen der P. L. M. durch die Bundesbahnen in einem

besondern Vertrag der letztern mit der P. L. M. vom 4. April und 23. Mai 1912 geordnet. Dagegen hat der Bundesrat mit dem Staatsrat von Genf den Vertrag vom 7. Mai 1912 abgeschlossen, gemäss welchem die Bundesbahnen in sämtliche Rechte und Pflichten eintreten, die dem Kanton Genf aus dem Rückkaufsvertrag mit der P. L. M. erwachsen. Die Bundesbahnen verpflichten sich ferner zur Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn (raccordement) vom Bahnhof Genf-Cornavin zum Bahnhof Genf-Eaux-Vives, deren Bau spätestens am 1. Januar 1918 begonnen wird. Die auf 24 Millionen berechneten Baukosten werden von den Bundesbahnen getragen, der Bund und der Kanton Genf leisten jedoch an diese Kosten je einen Drittel als Subvention à fonds perdu. Der Kanton Genf besorgt namens und unter Mitwirkung der Bundesbahnen den erforderlichen Grunderwerb und zahlt die Kaufsummen auf Rechnung seiner Subvention aus. Ferner tritt der Kanton Genf dem Bunde die Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse mit allen Zubehörden, in gutem Zustande und frei von allen Lasten unentgeltlich zu vollem Eigentum ab. Der Eigentums- und Besitzesübergang findet aber erst auf den Tag der Betriebseröffnung der Verbindungsbahn statt; von da an übernehmen die Bundesbahnen Betrieb und Unterhalt. Diese Linie, deren Betrieb vom Kanton Genf der P. L. M. übertragen ist, hat bisher keinen Reinertrag, sondern mehr oder weniger erhebliche Defizite ergeben.

Mit Bundesgesetz vom 10. Juli 1912 betreffend die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet ist der Vertrag vom 7. Mai 1912 zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf betreffend *a)* den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze), *b)* den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives, und *c)* die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen genehmigt worden.

Eine weitere Bauverpflichtung, die den Bundesbahnen durch das Rückkaufsgesetz überbunden wurde, ist die Erstellung des Rickentunnels. Er verbindet die Toggenburgerbahn mit den vom Zürchersee zum Wallensee führenden Bahnlinien und damit die Stadt St. Gallen mit dem Sarganser Land sowie mit Glarus und Graubünden. In der Folge schuf die Bodensee-Toggenburgbahn eine weitere direkte Abkürzung von St. Gallen nach dem Ricken. Zum Bau des Rickentunnels hatte sich der Bund durch Eintritt in die Verpflichtungen des Vertrages vom 7. Oktober 1901 zwischen dem Kanton St. Gallen und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anlässlich des Rückkaufes der letzteren (Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1901) verpflichtet. Die Toggenburgerbahn wurde dem Bunde um den Kaufpreis von 2¾ Millionen abgetreten; die Kaufsumme war aber vom Kanton St. Gallen zu bezahlen als seine Subvention an die Rickenbahn. Die 14 km lange Linie (Tunnellänge 8,6 km) war im Vertrage vom 7. Oktober 1901 auf 11 Millionen und bei der ersten Krediterteilung durch den Verwaltungsrat der Bundesbahnen vom 22. April 1903 auf 11,8 Millionen veranschlagt; der Bau begann 1904 und wurde Ende September 1910 vollendet, so dass der Betrieb am 1. Oktober 1910 eröffnet werden konnte. Bei der Bauausführung zeigten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten, herrührend von der Beschaffenheit des zu durchbohrenden Berges, unter anderem starke Ausströmung von Grubengas, das brennend erhalten werden musste. Die mit der Bauunternehmung entstandenen Abrechnungsanstände sind erst durch Vergleich vom 30. Januar 1913 erledigt worden; die Baukosten erreichen damit den Betrag von 17 Mill.

In Angriff genommen ist die Verlängerung der schmalspurigen Brünigbahn (Luzern—Brienz) bis Interlaken (Brienzer Seebahn). Diese Fortsetzung bezweckt die Ausfüllung einer Lücke im schweizerischen Eisenbahnnetz, die sich namentlich für den Touristenverkehr unangenehm bemerkbar macht, indem die Verbindung zwischen Luzern und dem Berner Oberland auf eine Länge von 21 km nur durch Dampfboote vermittelt wird. Nachdem der Kanton Bern sich bereit

erklärt hatte, sich an dem anfänglich zu erwartenden Betriebsausfall auf die Dauer von 10 Jahren mit einem jährlichen Beitrag von 40,000 Fr. zu beteiligen, wurde der Bau durch die Bundesbahnen mit Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 beschlossen und für die Ausführung ein Kredit von 5,500,000 Fr. bewilligt, der mit Rücksicht auf einen allfälligen späteren Umbau auf Normalspur um eine Million erhöht werden musste. Leider haben sich die Vorbereitungen für den Bau sehr verzögert. Die Ausarbeitung der endgültigen Pläne ging langsam vor sich, gegen die Linienführung wurden von der beteiligten Landesgegend viele Einsprachen erhoben, ebenso von der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Thuner und Brienzer Sees, die den Wettbewerb der Bahn tunlichst lange hinauszuschieben suchte. Erst im Frühjahr 1912 ist die Plangenehmigung durch die Aufsichtsbehörde für die ganze Linie erfolgt, und es konnte endlich die Vergebung der Arbeiten durchgeführt werden.

Eine wichtige Verbesserung des Bundesbahnnetzes wird erreicht mit der Ersetzung des bestehenden Hauensteintunnels der Linie Basel—Olten durch einen neuen Basistunnel (Baulänge 8,148 m), der das Maximalgefälle von 26 ‰ auf 10,5 ‰ herabsetzt. Diese Änderung ist von der Bundesversammlung mit Beschluss vom 20. Juni 1910 genehmigt und hierfür ein Kredit von 24 Millionen bewilligt worden, nachdem der Nachweis erbracht war, dass die Verzinsung und Tilgung der Bausumme durch die zu erwartenden Ersparnisse bei dem Betrieb der Strecke gedeckt werden. Die Vergebung des Tunnelbaues ist am 14. Januar 1912 erfolgt; als Vollendungstermin sind fünf Jahre bestimmt. Die Herstellung dieses Tunnels wird die Konkurrenzfähigkeit der Gotthardroute wesentlich heben und um so wirksamer sein, da auch der elektrische Betrieb der Gotthardbahn, vorerst der Bergstrecke Erstfeld—Biasca mit ihren vielen Kehrtunneln, für die nächste Zeit in Aussicht genommen ist. Die erforderlichen Wasserkräfte in den Kantonen Uri und Tessin sind seit 1907 und 1909 gesichert.

Sodann hat der Ausbau der bestehenden Linien während der zehn Jahre ganz erhebliche Fortschritte

gemacht. Die Durchführung der Doppelspur auf allen Hauptlinien ist beabsichtigt und auf folgenden Abschnitten fertiggestellt: Kreis I: Linie Lausanne—Brig: Villeneuve—Aigle — St - Maurice — Martigny; Linie Lausanne — Vallorbe: Daillens—Vallorbe; Linie Lausanne—Bern: La Conversion (bei Lausanne)—Chexbres—Palézieux—Vauderens—Siviriez.

Kreis II. Linie Basel—Delle: Basel—Delsberg (zum Teil); Linie Bern—Thun: Ostermundingen—Gümlingen; Linie Olten—Luzern: Aarburg—Sursee.

Kreis III. Linie Basel—Brugg: Brugg—Stein-Säckingen (Bötzbergbahn).

Kreis IV. Linie Winterthur—Frauenfeld—Romanshorn; Linie St. Gallen—Rorschach: zweispuriger Tunnel St. Gallen—St. Fiden; weitere Strecken der Linie Winterthur—St. Gallen sind in Vorbereitung.

Kreis V. Linie Bellinzona—Lugano—Chiasso: im Bau Lugano—Chiasso; im Studium die Monte Cenere-Linie Bellinzona—Lugano.

Folgende bedeutende Bahnhofumbauten sind in der Hauptsache vollendet: Lausanne (mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes), Basel, Bern (Rangier- und Rohmaterialienbahnhof), St. Gallen (mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes). Vorbereitet sind und demnächst ausgeführt werden neue Bahnhöfe in Vallorbe, Brig, Biel, Thun, Brugg, Schaffhausen, Chur und Chiasso. Dazu kommen: eine Reihe von Umbauten und Erweiterungen mittlerer und kleinerer Bahnhöfe und Stationen; die Anlage neuer Eisenbahnbrücken bei Brugg, Wettingen und Müllheim; der Bau einer neuen Maschinenwerkstätte bei Zürich; die Ersetzung einer grossen Zahl von Strassenübergängen in Schienenhöhe durch Unter- oder Überführungen.

Diese Bauten haben einen grossen Kostenaufwand erfordert; das Anlagekapital der Bundesbahnen für Bahnanlage und feste Einrichtungen mit Inbegriff der unvollendeten Bauobjekte, das nach Abschluss der Verstaatlichung der Hauptbahnen ohne Gotthardbahn Ende 1903 781,526,304 Fr. und zuzüglich des Anlagekapitals der Gotthardbahn bei deren Übergang an den Bund im Betrage von 147,148,070 Fr., zusammen 928,674,374 Fr.

betragen hat, beläuft sich Ende 1911 auf 1,078,608,401 Fr., der Zuwachs somit auf 149,934,027 Fr.

Der Wert des Rollmaterials ist zufolge der Neuanschaffungen von Lokomotiven und Wagen (Personen-, Gepäck- und Güterwagen) im gleichen Zeitraum von 122,617,811 Fr., und zuzüglich der Gotthardbahn mit 27,635,078 Fr., von 150,252,889 Franken auf 226,026,595 Fr. gestiegen, somit Zuwachs 75,773,706 Franken, und der Bestand an Mobiliar und Gerätschaften von 11,462,811 Fr., und zuzüglich Gotthardbahn mit 3,425,663 Fr., vergrösserte sich von 14,888,474 Fr. auf 21,129,959 Fr., somit Zuwachs 6,241,485 Fr. Die Gesamtausgaben der Bundesbahnen zu Lasten des Baukontos haben daher bis Ende 1911 231,949,218 Franken betragen.

b) Andere Hauptbahnen.

Am 1. Juli 1902 ist die direkte Bahn Bern—Neuenburg dem Betriebe übergeben worden. Die Vermeidung des Umweges über Biel war seit Jahren ein Zielpunkt der Bernischen und Neuenburgischen Eisenbahnpolitik, der am 8. Mai 1897 durch Gründung einer Aktiengesellschaft zur Ausführung der Konzession vom 10. Oktober 1890 der Verwirklichung entgegengeführt wurde. An das Aktienkapital von 6 Millionen leisteten der Kanton Bern 3,155,000 Fr., der Kanton Neuenburg 1,000,000 Franken und der Kanton Freiburg 215,000 Fr.; der Rest wurde von Gemeinden und Privaten aufgebracht. Ausser einem Hypothekaranleihen von 6 Millionen im ersten Rang musste später noch ein solches zweiten Ranges beschafft werden, von dem der Kanton Bern eine Million und der Kanton Neuenburg 280,000 Franken übernahmen. Trotz eines sehr sparsamen Baues hatte der ursprüngliche Kostenvoranschlag von 12 Millionen zur Vollendung des Baues nicht ausgereicht.

Für den Betrieb der Linie wurde am 15./20. Juni 1901 ein Vertrag mit der Thunerseebahn abgeschlossen, der eine gemeinsame Zentralverwaltung mit einem gemeinsamen Direktor vorsah und im Interesse eines möglichst sparsamen Betriebes die Besorgung weiterer Dienstzweige auf gemeinsame Kosten in Aussicht nahm. Die einheitliche Betriebsleitung unter Ingenieur

Auer umfasste neben Bern-Neuenburg die Thunerseebahn, Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Frutigen, die Gürbethalbahn, Bern-Thun und die Bern-Schwarzenburg-Bahn (eine Zeitlang auch die Sensetalbahn). Die Bern-Neuenburg-Bahn hatte mit grossen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, die eine Intervention der Regierung von Bern und Neuenburg nötig machten; die Einnahmen reichten zur Deckung der Verzinsung der Anleihen kaum aus, obwohl die direkte Verbindung von Paris—Verrières nach Bern und dem Berner Oberland über die Linie führt und gute Schnellzüge zur Bedienung des Personenverkehrs eingerichtet worden sind.

Von grosser Bedeutung für das schweizerische Eisenbahnwesen ist die definitive Gründung der Lötschbergbahn (Bern—Lötschberg—Simplon). Der Kanton Bern war von jeher bestrebt, durch eine Alpenbahn eine Verbindung mit dem Süden zu erhalten. Nachdem das Projekt einer Grimselbahn durch Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern vom 24. Januar 1866 zugunsten der Gotthardbahn aufgegeben worden war, wurde zuerst von einem Anschluss an die Simplonbahn durch die Gemmi gesprochen. Durch die Studien von Regierungsrat Teuscher wurde das Projekt eines Durchbruches des Lötschberg in den Vordergrund gerückt und am 23. Dezember 1891 von der Bundesversammlung die erste Konzession für eine Lötschbergbahn erteilt. Gegen dieses Projekt vermochten die von den Ingenieuren von Stockalper und Dr. R. Moser unterstützten Bestrebungen für eine Wildstrubelbahn, die durch das Simmental geführt hätte, nicht aufzukommen. Das dritte Subventionsdekret des Kantons Bern, das in der Volksabstimmung vom 28. Februar 1897 mit 50,679 gegen 15,961 Stimmen angenommen wurde, sicherte der Bahn Spiez—Frutigen eine Beteiligung des Kantons mit 60% der Anlagekosten und der Lötschbergbahn Frutigen—Brig eine solche von rund 4 Millionen zu. Die Konzession wurde am 23. Dezember 1899 auf den Kanton Bern übertragen. Einlässliche technische und geologische Studien wurden fortgesetzt und führten zur Annahme eines Projektes, zu dessen Ausführung das vierte Subventionsgesetz beschlossen

wurde, gemäss welchem der Kanton Bern eine Aktienbeteiligung von 17½ Millionen zusicherte, die in der Volksabstimmung vom 4. Mai 1902 mit 43,867 gegen 18,263 Stimmen gutgeheissen wurde. Neue Expertisen wurden veranlasst, unter denen das Gutachten der ausländischen Sachverständigen Colombo, Senator und gew. Minister in Mailand, Garnier, Oberbeamter der Belgischen Staatsbahnen in Brüssel und Pontzen, Zivilingenieur in Paris, sowie der Schweizer Ingenieure Hennings, Professor am eidgenössischen Polytechnikum, Zollinger, Arbenz und Thormann hervorzuheben sind. Diese Studien bildeten die Grundlage für die Bauofferte eines französischen Unternehmer-Syndikates vom 26. Mai und 22. Juni 1906, das sich durch Vertrag mit dem Initiativkomitee für eine Lötschbergbahn zur Ausführung des generellen Projektes für eine elektrische Bahn mit 27‰ Maximalsteigung zum Voranschlage von höchstens 83 Millionen verpflichtete. Vorgesehen war eine Bausumme von 89 Millionen, aufzubringen durch 21 Millionen Subventionsaktien, 24 Millionen Prioritätsaktien, 29 Millionen Obligationen I. und 15 Millionen II. Hypothek. Das Syndikat erklärte sich auch bereit, für Deckung der Mehrkosten eines doppelspurigen Tunnels über die in Aussicht genommene Bundessubvention von 6 Millionen hinaus zu sorgen. Der Grosse Rat des Kantons Bern erklärte sich am 27. Juni 1906 mit diesen Vorlagen einverstanden, und am 27. Juli 1906 fand die Konstituierung der Berner Alpenbahngesellschaft statt. Ein Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 8. Juni 1906 über die Rentabilität der Lötschbergbahn, das zum Schlusse kam, die erforderlichen Verkehrselemente für eine Alimentierung der Lötschbergbahn werden 1914 noch nicht vorhanden sein, der ungenügende Verkehr würde zudem zum grössten Teil den Bundesbahnen entzogen, eine derzeitige Inangriffnahme der Lötschbergbahn liege daher so wenig im finanziellen Interesse des Kantons Bern als in demjenigen der Schweiz, war unbeachtet geblieben. Der zwischen der Lötschbergbahn und der Generalunternehmung am 27. Juni 1906 abgeschlossene Bauvertrag über Ausführung der Linie Frutigen—Brig wurde vom Regierungsrat am 27. Oktober 1906 genehmigt. Am 24. Sep-

tember 1907 bewilligte die Bundesversammlung dem Kanton Bern zu Handen der Berner Alpenbahngesellschaft eine Subvention von sechs Millionen zur Erstellung der Doppelspur zwischen den Stationen Kandersteg und Goppenstein mit Inbegriff des grossen Tunnels, unter der Bedingung, dass auch auf den beiden Zufahrtsrampen der Landerwerb für die zweite Spur vorgenommen und die notwendigen Anordnungen getroffen werden, um die spätere Erweiterung des Bahnkörpers auf die zweite Spur ohne allzugrosse Schwierigkeiten durchführen zu können. Auf den 1. Januar 1907 war die Linie Spiez—Frutigen von der Berner Alpenbahngesellschaft um 3½ Millionen übernommen worden und wurde als deren erste Sektion vorerst von der Thunerseebahn weiter betrieben. Seit dem 1. Oktober 1910 ist auf dieser Strecke der elektrische Betrieb eingeführt und zwar wurde als Stromsystem Einphasenwechselstrom mit 15,000 Volt Fahrdrahtspannung und einer Periodenzahl von 15 in der Sekunde gewählt. Mit dem Bau des grossen Lötschbergtunnels wurde von der Bauunternehmung am 1. Oktober 1906 begonnen. Der Durchschlag erfolgte am 31. März 1911 und die Vollendung des Tunnels im Mai 1911. Die Fertigstellung der Zufahrtsrampen und damit der ganzen Lötschbergbahn ist auf den 1. Juni 1913 erwartet, auf welchen Zeitpunkt auch die von den Bundesbahnen auszuführende Erweiterung des Anschlussbahnhofes Brig vollendet sein soll.

Von Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrs der Lötschbergbahn ist der Bau der Linie Münster—Lengnau, deren Konzession durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1909 auf die Berner Alpenbahngesellschaft übertragen worden ist. Die ursprüngliche Konzessionserteilung für diesen neuen Juradurchstich war am 6. November 1903 an ein Komitee erfolgt, nachdem diese Angelegenheit die Bundesversammlung wiederholt beschäftigt hatte. Als ein Initiativkomitee um die Erteilung einer Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Münster nach Grenchen nachgesucht hatte, empfahl die Regierung des Kantons Bern nur für den Fall Entsprechung, wenn die Bundesbehörden die Bahn in absehbarer Zeit auszuführen beabsichtigen, da sonst die Konzession zu verweigern

wäre, indem deren Erteilung bloss dazu dienen würde, dem die speziell bernischen und solothurnischen Verkehrsinteressen in ebenso hohem Masse, wie eine Münster-Grenchen-Bahn befriedigenden Unternehmen der nahezu finanzierten Weissensteinbahn (Solothurn—Münster) Schwierigkeiten zu bereiten. Da die Erstellung der Bahn Münster—Grenchen, die mitten im Bundesbahnnetz gelegen war, nur durch die Bundesbahnen denkbar erschien, forderte das eidgenössische Eisenbahndepartement ein Gutachten der Generaldirektion in der Sache. Dieses Gutachten vom 27. Mai 1902 führte aus, dass der Ausbau des schweizerischen Hauptbahnnetzes grundsätzlich nur Sache des Bundes, bezw. der Bundesbahnen sein könne, nachdem die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen beschlossen worden sei; dieser Grundsatz gelte namentlich für den Bau solcher Abkürzungslinien; die Bundesbahnen hätten zurzeit keine Veranlassung, aus allgemein volkswirtschaftlichen Gründen oder aus solchen der Konkurrenzfähigkeit für den internationalen Verkehr einen weitern Juradurchstich auszuführen; es wäre verfrüht, jetzt schon über den Vorzug einer allfällig später zu erbauenden Abkürzungslinie von Münster nach Grenchen oder Solothurn einen Entscheid zu treffen, bevor über den Ausbau des Bahnnetzes südlich des Jura (Lötschbergbahn usw.) die Situation besser abgeklärt sei; die allgemeinen Interessen wie die der Bundesbahnen verlangen, dass die Erstellung einer neuen Bahn durch den Jura nicht von dritter Seite ausgeführt werde; es sei daher Konzessionsbegehren für solche neue Projekte nicht zu entsprechen, in der Meinung, dass deren Ausführung zu geeigneter Zeit den Bundesbahnen vorbehalten werden müsse; die Anlage einer Abkürzungslinie mit ungünstigen Steigerungsverhältnissen, wie z. B. nach dem Projekt der Weissensteinbahn mit 25‰ Steigung, erscheine volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt und sei vom Standpunkte eines richtigen Ausbaues des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu verwerfen.

Der Bundesrat nahm den Standpunkt ein, es solle bei Erteilung der Konzessionen für neue Hauptbahnen wie bisher freie Konkurrenz walten und nur der Bundesbahnverwaltung das Recht vorbehalten werden, jederzeit die unbelastete Ab-

tretung der Konzession von den Konzessionären zu verlangen, falls der Bund sich verpflichte, die konzessionierte Bahn selbst zu bauen. Diese Äusserung hat die Kommission des Nationalrates nicht befriedigt; dieselbe hat vielmehr folgende Erklärung zu Protokoll gegeben: „Die Kommission verzichtet darauf, bei Anlass der Konzessionserteilung für Münster—Grenchen zu den nachstehend genannten grundsätzlichen Fragen Stellung zu nehmen, in der Erwartung: 1. dass der Bundesrat der Bundesversammlung Bericht erstatten und Antrag stellen werde über die grundsätzliche Regelung des Verhältnisses der schweizerischen Bundesbahnen und der Bundesbehörden zu der Erteilung von Konzessionen an Private oder Kantone und Gemeinden im allgemeinen und bei konkurrierender Bewerbung der Bundesbahnen um eine Konzession im besondern; 2. dass dieser Bericht und Antrag womöglich bis zur nächsten Session der Bundesversammlung erstattet werde; 3. dass diese grundsätzliche Frage durch die Erteilung der Konzession für Münster—Grenchen in keiner Weise präjudiziert sein soll."

Die Generaldirektion sah sich veranlasst, ihre Auffassung in dieser Sache nochmals mit Bericht vom 20. November 1903 auseinanderzusetzen. Sie kam neuerdings zum Schluss, dass die Konzessionsfreiheit dahin beschränkt werden solle, dass der Bund für Erstellung von Hauptbahnen an Dritte keine Konzession mehr erteile, sondern sich deren Bau für den Fall des volkswirtschaftlichen Bedürfnisses selbst vorbehalte; eine von diesem Grundsatze abweichende Eisenbahnpolitik wäre gerade die Negation eines zielbewussten Staatsbahnsystems. Diese Auffassung drang nicht durch; die Bundesversammlung befürchtete, die Erstellung gewisser neuer Linien werde zu lange auf sich warten lassen, wenn deren Bau den Bundesbahnen vorbehalten bleibe, deren Tätigkeit vorerst auf die innere Konsolidierung zu beschränken sei; die Freiheit der Konzessionserteilung an Dritte dürfe nicht beschränkt werden. Nachdem die Konzession für Münster—Grenchen vorerst ohne Präjudiz erteilt worden war und der Bundesrat den verlangten Bericht über die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen am 10. Dezember 1904 erstattet hatte, wurde derselbe in

den Kommissionen der eidgenössischen Räte vielfach erörtert und durch Nachtragsbericht des Bundesrates ergänzt. Schliesslich fasste die Bundesversammlung am 26. September 1907 folgenden Beschluss über die künftige Konzessionserteilung für Haupt- und Nebenbahnen: „Die Bundesversammlung, nach Kenntnisnahme eines Berichtes des Bundesrates vom 10. Dezember 1904, beschliesst: Vom Berichte des Bundesrates wird in folgendem Sinne Vormerk genommen:

„Die Bundesversammlung erachtet eine Gesetzesrevision als unnötig und betrachtet diese Angelegenheit als erledigt, indem sie auf Grund der dermaligen Bundesgesetzgebung von folgenden Erwägungen ausgeht:

„1. Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Art. 3, begünstigt die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen. Die Bundesversammlung ist aber befugt, auch dann eine Konzession zu verweigern, wenn andere Gründe als die Wahrung der militärischen Interessen es rechtfertigen.

„2. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 schliesst nicht aus, dass der Bau und Betrieb von Bahnen, welche als Hauptbahnen erklärt werden, nicht mehr konzessioniert, sondern im Sinne von Art. 4 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 den schweizerischen Bundesbahnen übertragen wird.

Falls der Bund den Bau einer Hauptbahn, welche berufen ist, namhaften volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen, ablehnt, so kann die Bundesversammlung die Konzession für dieselbe erteilen; hierbei wird sie die Konzessionsdauer, sowie die Fristen und Bedingungen des Rückkaufs zugunsten der Bundesbahnen nach freiem Ermessen festsetzen.

„3. Für die Erteilung von Konzessionen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sind auch in Zukunft einzig die in Ziffer 1 festgestellten Grundsätze des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 massgebend.

„4. Die in Ziffer 2 aufgestellten Grundsätze über Konzessionsverweigerung finden gemäss den Bestimmungen der sachbezüglichen Bundesgesetzgebung (Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, Art. 5 des Bundesgesetzes vom 22. August 1887

und Art. 49 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897) auf den Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn keine Anwendung.“

Die Linie Münster—Grenchen ist bei den Verhandlungen über den Staatsvertrag mit Frankreich betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon durch die Linie Münster—Lengnau mit Ausmündung auf Biel ersetzt worden. Dieselbe wird von der Berner Alpenbahngesellschaft gebaut, auf welche die Konzession von der Bundesversammlung am 24. Juni 1909 übertragen worden ist, und soll gleichzeitig mit der Lötschbergbahn auf den 1. Juni 1913 fertig gestellt werden. An den auf 20 Millionen berechneten Baukosten beteiligt sich die französische Ostbahn mit 10 Millionen. Die Bundesbahnen werden den Betrieb dieses ganz innerhalb ihres Netzes gelegenen Zwischenstückes übernehmen, nachdem die Konkurrenzverhältnisse durch den Vertrag mit den Bundesbahnen vom 3. Juni 1909 geregelt worden sind.

Eine Erweiterung hat das Netz der Berner Alpenbahngesellschaft erfahren durch die Fusion mit der Thunerseebahn vom 10. September 1912, welcher die Vereinigung der letzteren mit der Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees auf den 1. Januar 1912 vorangegangen war. Der Abschluss dieser Verträge, welche die direkten Zufahrtslinien zur Lötschbergbahn mit dieser zusammenschlossen, war dadurch vorbereitet worden, dass der Kanton Bern die Mehrzahl der Aktien der Thunerseebahn und der Dampfschiffahrtsgesellschaft erworben hatte; von den 12,000 Aktien der Thunerseebahn, wovon 9000 zu 300 und 3000 zu 500 Fr., besass er 7000 Stück zu 300 Fr. Für die Aktien der Thunerseebahn im Nominalbetrag von 4,200,000 Fr. wurden 5 Millionen Prioritätsaktien der Lötschbergbahn verabfolgt. Zufolge der Fusion wurde das Aktienkapital der Berner Alpenbahngesellschaft um 5 Millionen erhöht und beträgt nunmehr 65,6 Millionen, nämlich 54,560 Stammaktien zu je 500 Fr. und 76,640 Prioritätsaktien zu je 500 Fr. Den Inhabern der Obligationen der Thunerseebahn wurde das Pfandrecht I. Ranges auf deren Linie gewahrt, denen der Dampfschiffgesellschaft (ursprünglich 1,350,000 Fr.) Sicherheit geleistet durch Bestellung eines Pfandrechtes II. Ranges auf der Thunerseebahn, im gleichen Range mit den aufzu-

nehmenden 13 Millionen, sowie durch Pfandbestellung auf dem Dampfschiffkanal in Interlaken mit Zubehörden. Die zwischen der Thunerseebahn und verschiedenen bernischen Dekretsbahnen bestehende Betriebsgemeinschaft, ferner das Verhältnis der Personalunion zur Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn wurde von der Berner Alpenbahngesellschaft unverändert übernommen; das gesamte Personal der Thunerseebahn blieb zu den bisherigen Anstellungsbedingungen im Dienst und die vorhandenen Pensions- und Krankenkassen wurden in ihrem Bestande und mit den derzeitigen Verpflichtungen übernommen. Damit war ein seit Jahren in Aussicht genommenes Ziel der bernischen Eisenbahnpolitik erreicht. Durch den Übergang der Aktien der Dampfschiffgesellschaft in den Besitz des Kantons war der jahrzehntelange Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Schiff glücklich beendigt. Die Vereinigung der fusionierten Unternehmungen mit der Lötschbergbahn versprach Erleichterung der Beziehungen zu den Bundesbahnen in Betriebs- und kommerziellen Fragen, insbesondere mit Bezug auf die Fahrplangestaltung, Vereinfachung des internen technischen und kommerziellen Geschäftsganges, und damit finanziellen Gewinn. „Nicht weniger hoch zu veranschlagen ist,“ sagt der Bericht des Verwaltungsrates der Thunerseebahn, „die Stärkung des vereinigten Unternehmens nach aussen, wodurch dessen Konkurrenzfähigkeit in bedeutendem Masse gehoben wird. Schliesslich sei des nicht unwichtigen Umstandes Erwägung getan, dass ein Unternehmen im Umfange der vereinigten Gesellschaften der Lötschbergbahn und Thunerseebahn beim Rückkauf durch den Bund einen viel grösseren Wert in sich schliesst, als wenn zuerst die Thunerseebahn und dann später die Lötschbergbahn zurückgekauft würde. Ein solches Vorgehen läge deshalb im Bereich der Möglichkeit, weil der erste konzessionsgemässe Rückkaufstermin für die Thunerseebahn auf das Jahr 1923, für die Lötschbergbahn dagegen auf das Jahr 1944 entfällt; bei einer Zusammenlegung der Konzessionen beider Unternehmen würde ein einheitlicher Rückkaufstermin geschaffen werden. Die materielle Fusion der Lötschbergbahn und der Thunerseebahn war auch anlässlich des neuen Anleihensvertrages der

Lötschbergbahn über ein 4% Hypothekar-Anleihen II. Ranges von 42,000,000 Fr. mit Staatsgarantie von gewissem Einfluss, haben doch die bei diesem Anleihen interessierten französischen Banken die „Fusion“ als eine Voraussetzung erklärt. Der Regierungsrat hat denn auch unterm 9. Juli 1912 der Berner Alpenbahngesellschaft gegenüber die bestimmte Versicherung abgegeben, dass er für den Kanton Bern als Besitzer von mehr als zwei Drittel der Aktien der Thunerseebahn — und nunmehr auch sämtlicher Aktien der Dampfschiffgesellschaft — der Fusion dieses Unternehmens mit der Lötschbergbahn gegen Abfindung der Aktionäre ersterer Gesellschaft mit Prioritätsaktien der letzteren im Betrage von fünf Millionen Franken zustimmen werde. Bei Abgabe dieser Erklärung wusste sich die Regierung im Einverständnis mit dem Grossen Rat des Kantons Bern, so dass die Fusion durch den Grossaktionär der Thunerseebahn bereits grundsätzlich zugestanden ist.“

Der Fusionsvertrag wurde von der Generalversammlung der Thunerseebahn am 27. September und von der der Lötschbergbahn am 26. Oktober 1912 genehmigt. Vorbereitet war die Operation durch den Erlass eines neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes durch den Grossen Rat des Kantons Bern, das die Staatsgarantie für die Verzinsung eines 4 % Hypothekaranleihens der Lötschbergbahn II. Ranges von 42 Millionen zusicherte, das zur Deckung der Mehrkosten des Baues der Lötschbergbahn, die nunmehr für das ganze Anlagekapital auf 130 1/2 Millionen berechnet wurden, mit 19 Millionen und zur Umwandlung des in Aussicht genommenen 4 1/2 % Anleihens derselben in ein 4% von 23 Millionen bestimmt war. Falls die Zinsengarantie wirklich beansprucht wird, so haben die daherigen Aufwendungen den Charakter von Vorschüssen, die zu 4 % verzinst werden und zurückzuzahlen sind, sobald die Betriebsergebnisse es gestatten. Das Subventionsgesetz wurde in der Volksabstimmung vom 7. Juli 1912 mit grosser Mehrheit genehmigt. Die zur Vollendung des Werkes erforderlichen Mittel erschienen damit gesichert.

Die neue Organisation der fusionierten Gesellschaft fällt erst in das Jahr 1913. Präsident des Verwaltungsrates und der Direktion blieb Nationalrat Hirter; neben ihm sind in den neuen Behör-

den die für das Unternehmen in erster Linie Tätigen: Regierungsrat Könitzer, Nationalrat Bühler in Frutigen und Ständerat Kunz, Direktor an Stelle des hingeschiedenen Ingenieur Auer, zu nennen.

Während die wichtige Bahnunternehmung der Berner Alpenbahngesellschaft eine private Aktiengesellschaft blieb, allerdings unter wesentlicher Beteiligung des Kantons Bern, so dass sie in Wirklichkeit eine kantonale Staatsbahn ist, wird dagegen eine andere kantonale Staatsbahn, die Neuenburger Jurabahn vom Bunde zurückgekauft werden. Schon bei Beratung des Rückkaufsgesetzes in der Bundesversammlung hatten der Staatsrat des Kantons Neuenburg und dessen Vertreter in der Bundesversammlung verlangt, diese Bahn sei in die erste Verstaatlichungsoperation einzubeziehen. Der Bundesrat erklärte in seinem Berichte an die Kommission des Nationalrates vom 13. September 1897 über die Einbeziehung weiterer Bahnen, zugunsten der Neuenburger Jurabahn lasse sich anführen, dass sie mit dem Anschlusspunkte Locle—Morteau einen allerdings im Vergleiche zu den andern internationalen Übergangspunkten bescheidenen Anteil des Verkehrs mit dem Ausland vermittle und daher in die bezüglichen Tarifverbände mit ausländischen Bahnunternehmungen mit aufgenommen sei; als Hauptverkehrslinie sei sie aber nicht zu betrachten. Deren Anlagekapital, bestehend aus dem vom Kanton Neuenburg für die Bahn bezahlten Kaufpreis und den seitherigen Verwendungen auf Baukonto, betrage auf Ende 1896 laut Bilanz der Staatsrechnung

des Kantons Neuenburg	Fr.	6,677,844
wozu kommen für Mobiliar der Betriebsgesellschaft, Ausgaben für im Bau befindliche Objekte, wahrscheinliche Bauausgaben bis 1. Mai 1903 und Materialvorräte	,,	4,546,659
somit Kapitalwert auf 1. Mai 1903	Fr.	11,224,503
wovon abzuziehen für materiellen Minderwert der Rückkaufsobjekte, geschätzt zum Betrage des Erneuerungsfonds auf Ende 1896	,,	160,000
so dass eine Rückkaufsentschädigung sich ergebe von.	Fr.	11,064,503

Die Schätzung der Betriebsergebnisse für die massgebende Periode 1888/1897 ergebe einen Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von 242,413 Fr., und es mache somit der fünfundzwanzigfache Reinertrag einen Ertragswert von nur 6,060,325 Fr. aus. Der mutmassliche Reinertrag im Jahre 1902, zuzüglich des Zinsertrages verfügbarer Kapitalien und abzüglich des Ersatzes abgehender Bahnanlagen, werde sich voraussichtlich auf 303,480 Fr. belaufen, dagegen die Verzinsung und Amortisation des Rückkaufspreises bei Annahme eines Zinsfusses von 3½% und einer Amortisationsdauer von 60 Jahren auf Fr. 442,481. Es würde sich somit für den Bund ein Ausfall von 89,583 Fr. auf der Verzinsung und von 139,001 Franken auf der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals ergeben; vom finanziellen Standpunkte aus könne daher die Einbeziehung der Neuenburger Jurabahn in die erste Verstaatlichungsaktion nicht empfohlen werden. Dagegen müsse anerkannt werden, dass deren Erwerb dem Bunde den Besitz aller am internationalen Verkehre beteiligten Routen sichern und somit in kommerzieller Hinsicht eine richtige Ergänzung des Staatsbahnnetzes bilden würde. Es empfehle sich aber über das in Aussicht genommene Verstaatlichungsprogramm nicht hinauszugehen. Dieser Auffassung stimmte die Bundesversammlung bei.

Der Staatsrat des Kantons Neuenburg regte die Frage mit Memorial an den Bundesrat vom 23. Dezember 1902 neuerdings an, indem er ausführte: der Übergang der Bahn an den Bund würde dem Land die gleichen Vorteile sichern, wie der gegenwärtige Betrieb der Linie durch den Kanton, der Besitzwechsel könnte daher ohne Nachteil erfolgen, die Übernahme der Bahn durch den Bund würde von allen Interessenten mit Befriedigung aufgenommen, und es müsste sich aus ihr eine bedeutende Erleichterung in der Betriebs- und Finanzverwaltung ergeben; mit dem Erwerb der Neuenburger Jurabahn kämen alle Übergänge von französischen auf schweizerische Bahnen in die Hände der Bundesbahnen, und es müsse für den Bund und den Kanton Neuenburg wünschbar sein, dass mit der Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn im Jahre 1903 auch die Neuenburger Jurabahn an den Bund übergehe. Die angeordneten Unter-

suchungen erlitten jedoch einen Aufschub, indem die noch nicht genügend gesicherte finanzielle Lage der Bundesbahnen ein Zuwarten zweckmässig erscheinen liess. Der Bundesrat nahm erst Ende Oktober 1905 zur Frage Stellung und machte dem Neuenburger Staatsrat ein Angebot von 6,120,000 Fr. gleich dem ermittelten Ertragswert der Bahn.

Der Kanton Neuenburg war auf den 1. Januar 1886 gegen Bezahlung einer Summe von 5,250,000 Fr. Eigentümer der Unternehmung geworden, an deren Bau der Staat und die Gemeinden gegen 10,000,000 Fr. beigetragen hatten und seit dem Ankauf der Bahn durch den Kanton war eine erfreuliche Verkehrsentwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der täglichen Züge über die ganze Bahn stieg von 1888 bis 1911 von 11 auf 32; die Einnahmen hoben sich von 755,000 Fr. auf 1,700,000 Fr. im ganzen oder von 18,900 Fr. auf 42,400 Fr. für den Bahnkilometer. Die Betriebsausgaben vermehrten sich aber ungefähr im gleichen Masse; sie betrugen 1888 596,000 Fr. und für 1911 1,374,000 Fr. oder 14,900 Fr., beziehungsweise 34,350 Fr. für den Kilometer. Die verhältnismässig hohen Aufwendungen erklären sich aus der Beschaffenheit der Bahn, die eine Bergbahn ist; von Neuenburg nach Chaux-de-Fonds beträgt die Steigung fast ausnahmslos 27‰ und von da bis Col-des-Roches treten nahezu gleich grosse Gefälle auf. Von der ganzen Baulänge von 38,145 m liegen 6084 m oder 16% in Tunneln. Der Bahnunterhaltungs- und der Fahrdienst erfordern infolge dieser Verhältnisse hohe Aufwendungen. Der vermehrte Verkehr veranlasste eine Erweiterung der Hauptbahnhöfe in Chaux-de-Fonds und Locle. Der erstere erfuhr von 1900 bis 1905 in allen Teilen eine rationelle, weitgehende Umgestaltung, deren Kosten sich, nach Abzug von 350,000 Fr. für Verluste auf untergegangenen Anlagen, auf 4,088,000 Fr. beliefen. Die Neuanlagen in Locle und Col-des-Roches bedingten eine Vermehrung des Baukontos um 1,800,000 Fr. Die Gesamtkosten dieser Bahnerweiterungen von rund 6,000,000 Fr. überstiegen die Voranschläge in hohem Masse. Die Ergänzungsbauten und Materialanschaffungen bewirkten in der Zeit des Staatsbahnbetriebes von 1886 bis 1912 eine Erhöhung des Anlagekontos von 5,250,000 Fr. auf rund 13,500,000

Franken. Mit diesen ausserordentlichen Kapitalaufwendungen vermochten die Betriebsüberschüsse nicht Schritt zu halten; zur Verzinsung fehlten in den letzten Jahren Beträge von 75,000 bis 176,000 Fr., die der allgemeinen Staatsrechnung zur Last fielen. Auch die Untersuchung der Frage, ob nicht die Einrichtung des elektrischen Betriebes zu besseren Verhältnissen führen könnte, ergab das unbefriedigende Ergebnis, dass die Kosten der Neueinrichtungen und der Umbauten auf den grossen Bahnhöfen die Zinslasten nochmals in hohem Masse steigern würden, ohne dass genügende Gewähr für ein entsprechendes Anwachsen der Betriebsüberschüsse geboten wäre. Unter diesen Umständen hielt es die Kantonsregierung für richtiger, die Frage der Abtretung der Bahn an den Bund weiter zu verfolgen und sie ersuchte 1909 um Wiederaufnahme der Verhandlungen.

Der Bundesrat fand, dass der Rückkauf sich aus volkswirtschaftlichen und politischen Gründen empfehle; der Betriebsdienst könne durch Einbezug in das Bundesbahnnetz vereinfacht werden; für die Tarife sei eine Gleichstellung der Taxgrundlagen wünschenswert und die bisher bestandene Konkurrenz falle dahin; die letzten Jahresergebnisse lassen eine normale Weiterentwicklung der Betriebseinnahmen erwarten, der Betrieb dieser Linie werde daher die Erträgnisse der Bundesbahnen nicht ungünstig beeinflussen; die Neuenburger Jurabahn bilde ab Chaux de-Fonds die Fortsetzung einer Hauptlinie der Bundesbahnen zum Anschluss an die P. L. M., sie erhalten daher eine günstigere Stellung gegenüber dieser ausländischen, die ganze Westgrenze beherrschenden Gesellschaft. Der freihändige Rückkauf sei dem konzessionsmässigen vorzuziehen, weil der Bund in seinen Entschliessungen frei sei und keinen grösseren Kaufpreis zu bezahlen habe, als die Ergebnisse der Bahn es rechtfertigen. Auch vom militärischen Gesichtspunkte aus werde es vorteilhaft sein, wenn alle grossen Bahnlinien an der Westgrenze unter einheitlicher Leitung sich befinden und das Fahrmaterial und Personal unbeschränkt zur Verfügung des Bundes stehen.

Das Anlagekapital der Bahn war auf Ende 1911 auf rund 13½ Millionen angewachsen. Der zufolge der allgemeinen

Verkehrszunahme und einer im Jahre 1910 eingeführten Taxerhöhung gestiegene Reinertrag erreichte ungefähr 310,000 Fr., was einem kapitalisierten Reinertrag von 9 Millionen zu 3½ oder 8 Millionen zu 4% entsprach. Nachdem von Neuenburg noch eine veränderte Taxberechnung zwischen der Station Convers und dem St. Immertal zugestanden worden war, die einem Kapitalwert von 300,000 Fr. gleichkommt, wurde der Kaufpreis auf 9,800,000 Fr. in 3½% Obligationen erhöht. In den Anlagekosten nicht enthaltene Liegenschaften und Mobiliar im Werte von ungefähr einer halben Million sind besonders zu vergüten. Ein Abzug für Minderwert der vorhandenen Anlagen wurde nicht gemacht, obwohl eine vorgenommene Expertise das Vorhandensein verschiedener Mängel, insbesondere Deformationen in den Tunneln, konstatiert hatte.

Im Rückkaufsvertrag vom 4. November 1912 war der Übergang der Bahn auf den 1. April 1913 vorgesehen. Es ist ausdrücklich bestimmt, dass die im Tarifgesetz der Bundesbahnen zulässig erklärten Distanzzuschläge für Bahnstrecken mit starken Steigungen auf der Neuenburger Jurabahn so bemessen werden sollen, dass die Transporteinnahmen nach dem Übergang auf den Bund, auf gleiche Transportmengen bezogen, annähernd gleich bleiben. Das Personal und dessen Hülfs- und Pensionskassen wird von den Bundesbahnen übernommen. Der Kanton Neuenburg hat für die Zustimmung der Betriebsgesellschaft der Neuenburger Jurabahn zu sorgen. Dieser Vertrag ist vom Grossen Rate des Kantons Neuenburg im November 1912, von der Bundesversammlung im Juni 1913 genehmigt worden. Der Kanton Neuenburg wird nach der Durchführung des Rückkaufes noch mit einer Schuld von 4 Millionen belastet sein, die er zu amortisieren hat. Ebenso bleibt er Eigentümer der wenig rentabeln Schmalspurbahn Ponts-Sagne—Chaux-de-Fonds.

Noch ungelöst ist die Frage einer schweizerischen Ostalpenbahn. Die Unterstützung des Bundes ist ihr gesichert durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872, durch das

Bundesgesetz über Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878 und durch das Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897. Die Verwirklichung ist erschwert durch den Widerstreit sich bekämpfender Projekte. Während der Kanton Graubünden und ein Teil des Kantons St. Gallen energisch für eine Splügenbahn eintreten, die von Thusis über Andeer durch einen grossen Splügentunnel italienisches Gebiet erreicht und in Chiavenna an die Veltlinerbahn anschliesst, wird von anderer Seite ebenso nachdrücklich eine Greinabahn verlangt, die an Stelle des frühern Lukmanierprojektes von Chur über Reichenau und Ilanz durch das Oberrheintal mit einem Tunnel durch die Greina das Bleniothal und den Kanton Tessin erreicht und bei Bellinzona an die Gotthardbahn anschliesst. Für eine spätere Zukunft ist eine Tödibahn zum direkten Anschluss des Kantons Glarus und damit des Zürchersees an die Greinabahn in Aussicht genommen. Für beide Projekte bestehen verschiedene Varianten. Eine Reihe von technischen und kommerziellen Gutachten haben die bau- und betriebstechnischen sowie die finanziellen Fragen erörtert. In Italien wird von der Mehrzahl der Interessenten der Splügen bevorzugt. Auf Einladung des Bundesrates hat sich auch die Generaldirektion der Bundesbahnen mit Berichten vom 2. November 1907 und vom 6. Juni 1908 zur Sache ausgesprochen; sie kam zum Schlusse, dass vom schweizerischen Standpunkte aus die Greinabahn vorzuziehen sei, dass aber jedenfalls für den Bau der Ostalpenbahn keine Konzession an Dritte erteilt werden dürfe, sondern der Bau und Betrieb den Bundesbahnen zu übertragen sei. Ihr Vorschlag lautete: „Der Bundesrat wolle der Bundesversammlung beantragen, auf die für die Konzessionierung einer Ostalpenbahn (Splügen oder Greina) eingereichten Begehren nicht einzutreten, in der Meinung, dass der Bundesrat der Bundesversammlung innerhalb einer Frist von acht Jahren (von 1907 an berechnet) den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen vorzulegen habe.“ Eine Stellungnahme der Bundesbehörden ist noch nicht erfolgt.

2. Nebenbahnen.

Der Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes durch die Anlage von Nebenbahnen ist erfreulich fortgeschritten. Die Erleichterungen, die das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 über den Bau und Betrieb der Nebenbahnen und Art. 21 des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 gewährten, förderten deren Gründung; nicht ohne Wirkung blieb auch die entgegenkommende Anwendung dieser gesetzlichen Vorschriften durch die Bundesbahnen und zwar sowohl bei Regelung der Mitbenützungsverhältnisse als auch bei der Vereinbarung von Konkurrenzverträgen über Verkehrsteilung.

Das Nebenbahnengesetz ermächtigt den Bundesrat, den Nebenbahnen sowohl für die Bauausführung und den Betrieb diejenige Einfachheit zu gestatten, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht, als auch bezüglich der Bestimmungen über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten Erleichterungen zu gewähren; immerhin soll die Betriebssicherheit gewahrt und das Personal vor Überanstrengung geschützt bleiben. Einfriedigungen der Bahn und Barrieren sind nur da zu verlangen, wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs solche durchaus erfordern. Der Erlass besonderer Vorschriften für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen, die Strassenbahnen mit mechanischem Betrieb zur Bedienung des Lokalverkehrs, für die nur während der Sommermonate betriebenen Bergbahnen, sowie für die Zahnradbahnen, die Drahtseilbahnen und für die Tramways ist vorgesehen. In bezug auf die Tarifbildung wird innert den konzessionsgemässen Grenzen tunlichste Freiheit gewährt.

Während nach dem Eisenbahngesetz von 1872 alle Bahnen in der Hauptsache zum unentgeltlichen Transport der Post verpflichtet sind, hat der Bund den Nebenbahnen, die nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für die Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, bezw. die

höchste Gütertaxe und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäcktaxe zu vergüten. Für die Beförderung der Postkondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten vergütet der Bund eine Entschädigung von 2 Cts. für die Fahrt und den Kilometer, für die Beförderung der Bahnpostwagen zudem 2 Cts. für den Achskilometer. Diese Entschädigungen fallen aber weg, sobald und für solange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder in einen Reservefonds gelegten Summen einen Reinertrag von 4% oder mehr abwirft.

Die Kreuzung in Schienenhöhe bestehender Haupt- oder Nebenbahnen durch eine neu zu erstellende Nebenbahn kann vom Bundesrate unter Anordnung der zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlichen Vorkehren gestattet werden; die bezüglichen Kosten sind von der Bahn zu tragen, die die Kreuzung verlangt. Wenn aus Gründen der Betriebssicherheit eine Kreuzung in Schienenhöhe nicht zulässig erscheint, fallen die Kosten der zur Vermeidung der Niveaukreuzung auszuführenden Unter- oder Überführung ebenfalls zu Lasten der die Kreuzung verlangenden Bahn, mit Ausnahme des Falles, dass die Kreuzung auf einer öffentlichen Strasse stattfindet oder die im übrigen auf einer öffentlichen Strasse angelegte Nebenbahn zur Vermeidung der Niveaukreuzung ausserhalb derselben geführt werden muss; in diesem Falle sind die Kosten zwischen der bereits bestehenden und der neuen Bahn in Verhältnisse des zu vermittelnden Verkehrs zu verteilen. Die Kostenverteilung wird vom Bundesgerichte bestimmt, wenn sich die Beteiligten nicht verständigen können.

Für die Mitbenützung bestehender Bahnhofanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation ist angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten: Der die Mitbenützung gewährenden Bahn sind unter Berücksichtigung der Vorteile, die ihr durch den Anschluss erwachsen, höchstens die ihr zufolge der Mitbenützung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals der nach Bedarf erweiterten Anlagen und Einrichtungen, sowie an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, der von der

Anschlussbahn für die Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation, bezw. Zufahrtsstrecke und für Besorgung des Betriebsdienstes auf derselben auszugeben wäre. Die zu entrichtende Entschädigung wird in Ermangelung einer Verständigung unter den Beteiligten vom Bundesgerichte bestimmt.

Für das Rechnungswesen wird den Nebenbahnen gegenüber dem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen die Ausnahme gestattet, dass bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds bestehende besondere Verhältnisse berücksichtigt und bei Festsetzung der Fristen für Tilgung der zu amortisierenden Verwendungen und allfälliger Defizite des Erneuerungsfonds der finanziellen Lage der Nebenbahnen Rechnung zu tragen ist.

Nachdem der Bundesrat in Vollziehung des Gesetzes mit Beschluss vom 10. August 1900 die Bahnen und Bahnstrecken bezeichnet hatte, die als Nebenbahnen zu betrachten sind, wurde von mehreren Kantonsregierungen Einsprache erhoben gegen die Einreihung einzelner Bahnstrecken der Bundesbahnen unter die Nebenbahnen, in der Befürchtung, dass die Betriebsverhältnisse der betreffenden Linien sich verschlechtern würden. Der Bundesrat wies in seinem Berichte vom 12. Februar 1901 nach, dass diese Besorgnisse unbegründet und die Einreihung gerechtfertigt sei, indem diese Linien tatsächlich vorzugsweise dem Lokalverkehr dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln. Die Bundesversammlung stimmte der Auffassung des Bundesrates zu.

Mit Vollziehungsverordnung vom 13. Mai 1902 setzte der Bundesrat die Erleichterungen fest, die den Nebenbahnen für die Durchführung der Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten vom 27. Juni 1890 bewilligt wurden.

Die Liste, welche vom Bundesrate am 10. August 1900 festgestellt worden war, bezeichnet als Nebenbahnen alle Zahnrad-, Drahtseil- und Strassenbahnen, alle Schmalspurbahnen und von den Normalspurbahnen neben einigen Strecken der Bundesbahnen die folgenden: Pont—Brassus, Orbe—Chavornay, Bulle—Romont, Freiburg—Murten, Traverstalbahn, Prun-

trut—Bonfol, Oensingen—Balstal, Emmentalbahn, Burgdorf —Thun, Langental—Huttwil—Wolhusen, Seetalbahn, Kriens —Luzern, Gürbetalbahn, Thunerseebahn, Spiez—Erlenbach—Zweisimmen, Spiez—Frutigen, Ütlibergbahn, Sihltalbahn, Südostbahn, Tösstalbahn, Wald—Rüti, Ürikon—Bauma uud Toggenburgerbahn. Diese Liste wurde am 24. Januar 1905 durch bereits konzessionierte, aber dem Betriebe noch nicht übergebene Linien, ergänzt. In den seit dem Inkrafttreten des Nebenbahngesetzes erteilten Konzessionen war in diesen bestimmt, ob eine Bahn als Hauptbahn oder als Nebenbahn zu betrachten sei. Gegen den Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1905 ergriff die Bodensee-Toggenburgbahn, die für die Strecke Romanshorn—St. Gallen als Hauptbahn erklärt wurde, den Rekurs an die Bundesversammlung, und verlangte, ganz als Nebenbahn eingereiht zu werden. In Übereinstimmung mit einem Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 14. Oktober 1904 hielt der Bundesrat in seinem Berichte vom 30. März 1905 an dei Ansicht fest, dass die Strecke St. Gallen—Wattwil allerdings vorzugsweise nur dem Lokalverkehr diene, dagegen St. Gallen—Romanshorn eine Beteiligung am Durchgangsverkehr beanspruche und daher als Hauptbahn zu betrachten sei. Diese Auffassung wurde von der Bundesversammlung geteilt. Da von der Länge der Bodensee-Toggenburgbahn 31,8 km auf die Nebenbahnstrecke fallen und nur 21,4 km auf die Hauptbahn, wird sie hier bei den Nebenbahnen besprochen.

Am 10. März 1906 erliess der Bundesrat eine Verordnung betreffend den Bau und Betrieb der Nebenbahnen, die Einzelvorschriften über den Bahnbau und das Rollmaterial enthält; diese Verordnung war das Ergebnis langjähriger Verhandlungen des eidgenössischen Eisenbahndepartementes mit den Nebenbahnen.

Das Tarifgesetz für die Bundesbahnen bestimmt, dass die Frachtsätze jeweilen nach der billigsten und die Lieferfristen nach der kürzesten Route zu berechnen seien, und zwar auch dann, wenn die billigste oder kürzeste Route nicht ausschliesslich über das Netz der Bundesbahnen führt. Unter dieser Voraussetzung ist die Verwaltung der Bundesbahnen

befugt, den einzuhaltenden Transportweg, soweit es ihr Netz betrifft, nach freier Entschliessung zu bestimmen, vorbehältlich einer entgegenstehenden Routenvorschrift des Absenders im Frachtbriefe gemäss den Vorschriften des Bundesgesetzes, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, vom 29. März 1893. Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere, soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden. Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen, mit Ausnahme von Bahnstrecken, für die erhöhte Taxen erhoben werden; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Ansatz. Die vor dem 1. Juli 1901 bestehenden Vereinbarungen, betreffend Teilung des Verkehrs, dürfen für die nicht den Bundesbahnen angehörenden schweizerischen Bahnstrecken unter gleich bleibenden Verhältnissen nicht ungünstiger gestaltet werden. Diese Vorschriften über die Instradierung sind das Ergebnis eingehender Erörterungen in der Bundesversammlung, wobei den Interessen der Nebenbahnen in weitgehender Weise Rechnung getragen worden ist. Der Entwurf des Bundesrates hatte den Anspruch der Nebenbahnen darauf beschränkt, dass sie die Bildung direkter Tarife beanspruchen können, wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führe. Dieser Standpunkt wurde in einem Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen vom 23. Januar 1901 und in einem ergänzenden Berichte des Eisenbahndepartementes vom 13. Mai 1901 eingehend verteidigt, und es wurde darauf hingewiesen, dass der Vorschlag des Bundesrates sich in Übereinstimmung mit den überall im Eisenbahnwesen geltenden Grundsätzen auf dem Boden der Instradierungsfreiheit bewege. Er schreibe den Bundesbahnen vor, über die kürzeste Linie direkte Tarife auch in den Fällen

zu erstellen, wenn diese über nicht zum Bundesbahnnetz gehörende Bahnstrecken führt. Damit sei allen Bahnen die Möglichkeit gegeben, sich den ihnen gemäss den obwaltenden Verkehrsverhältnissen zukommenden Anteil am Verkehr zu sichern; die Aufnahme freier Konkurrenz sei ermöglicht und mit dieser Möglichkeit auch der tatsächlichen Verständigung über eine angemessene Verkehrsleitung vorgearbeitet. Die Erfahrungen im schweizerischen Eisenbahnwesen hätten genügend dargetan, dass alle Versuche von Hauptbahnen, den Nebenbahnen den ihnen naturgemäss zukommenden Anteil am Verkehr zu entziehen, gescheitert seien, indem nach einer kurzen Periode des Kampfes eine billige Verständigung Platz gegriffen habe. In den Fällen, in denen die Vermittlung der Aufsichtsbehörde angerufen wurde, habe aber auch festgestellt werden können, dass die Ansprüche der Nebenbahnen sehr oft viel zu weitgehend waren, indem sie den ganz ungleichen Betriebsverhältnissen nicht Rechnung tragen wollten und lediglich die für ihre finanzielle Lage erforderliche Mehreinnahme in möglichst runder Summe ins Auge fassten. Dass Interessenten auf diesem Boden stehen, sei diesen nicht zu verargen, wohl aber dürfe gesagt werden, dass es nicht Sache des Gesetzgebers sei, sich zum Schützer übertriebener Ansprüche aufzuwerfen, wenn man auch ganz damit einverstanden sei, dass die bestehenden Bahnen durch die Verstaatlichung nicht in eine ungünstigere Lage kommen sollten, wofür die bündigsten Zusicherungen erteilt worden seien. Nun wolle man aber nicht nur bestehende Vereinbarungen zu Ungunsten der Bundesbahnen ausdehnen, sondern auch für alle Zukunft und für alle neuen Bahnprojekte die Verkehrsteilung zusichern. Das heisse ins Ungewisse hinein ein höchst bedenkliches Prinzip festnageln. Niemand könne beurteilen, was für Projekte von phantasiereichen Köpfen noch ausgedacht und von spekulativen Gründern unterstützt würden. Soll nun jede derartige Unternehmung von vornherein darauf Anspruch erheben, dass ihr die Bundesbahnen Verkehr abgeben, selbst wenn die Projekte in der Hauptsache als Konkurrenz gegen die Bundesbahnen geplant sind! Wo neue Durchgangslinien volkswirtschaftlich gerechtfertigt seien, habe der Staat

selbst zu bauen, nachdem einmal der Staatsbetrieb der Eisenbahnen grundsätzlich beschlossen sei. Andernfalls würde die schweizerische Eisenbahnpolitik Wege betreten, die für jeden logisch Denkenden unfassbar und für die materiellen Interessen des Landes von grösstem Schaden wären.

Trotz dieser Bedenken wurde eine Verpflichtung zu billiger Teilung des Verkehrs mit den Nebenbahnen festgelegt und damit gegenüber dem bestehenden Zustand eine Bevorzugung dieser Bahnen festgesetzt. Die bisherigen Verhandlungen über Neuordnung der Konkurrenzverhältnisse auf Grundlage des Gesetzes hatten eine erhebliche Besserstellung der Nebenbahnen zur Folge.

a) Normalspurbahnen.

In der Westschweiz wurde am 1. November 1904 die kurze Bahn Vevey—Chexbres dem Betriebe übergeben, die eine direkte Verbindung des Genfersees und der Walliserlinie von Vevey aus mit der Bahn nach Freiburg—Bern unter Abschneidung des Umweges über Lausanne darstellt. Da dieses Bahnstück mitten zwischen Bundesbahnlinien liegt, wär dessen selbständiger Betrieb kaum durchführbar; die Linie wurde daher mit Vertrag vom 2. Juli 1703 an die Bundesbahnen verpachtet; die Bundesversammlung genehmigte den Vertrag mit Beschluss vom 13. April 1904. Der von den Bundesbahnen zu vergütende Pachtzins von 30,000 Fr. im Jahr ist durch Nachtrag vom 15. Dezember 1911 auf 45,000 Fr. erhöht worden.

Eine direkte Verbindung mit dem französischen Pays de Gex wurde am 1. Mai 1905 durch die Bahn Nyon — Crassier (an der Landesgrenze) geschaffen, die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn bis Divonne verlängert wurde. Der Betrieb der ganzen Linie ist durch die Verträge vom 9./16. August 1904 und vom 26. Oktober und 30. Dezember 1905 den Bundesbahnen übertragen worden.

Saignelégier — Glovelier verbindet seit dem 1. November 1904 die Bahn durch den Bernischen Jura mit der Schmalspurbahn Saignelégier—Chaux-de-Fonds. Der geringe Verkehr führte bald zur Liquidation der Unternehmung; sie

wurde seit 1906 durch die Liquidationsbehörde, seit 1908 von einer neuen Gesellschaft weiter betrieben.

Im Nordwesten des Jura zweigt die Bahn Pruntrut—Bonfol seit dem 13. Juli 1901 von der Juralinie ab; deren Betrieb war anfänglich der Jura-Simplon-Bahn, dann den Bundesbahnen übertragen. Nachdem sie auf den 1. November 1910 ihre Fortsetzung an die deutsche Grenze bei Pfetterhausen gefunden hat, hat sie seit dem 1. Juli 1910 den Betrieb selbst übernommen. Es kommt ihr in der Hauptsache lokale Bedeutung zu, einen erheblichen internationalen Verkehr hat sie nicht zu bedienen.

Eine bemerkenswerte Entwicklung haben die Bernischen Dekretsbahnen zu verzeichnen, die auf Grund der Bernischen Subventionsgesetze im wesentlichen unter Beteiligung des Kantons Bern und der interessierten Gemeinden erbauten Bahnen. An die Thunerseebahn schlossen sich an ausser der schon am 16. August 1897 eröffneten Bahn Spiez—Erlenbach Spiez—Frutigen (später mit der Berner Alpenbahn vereinigt) am 25. Juli 1901 und Erlenbach—Zweisimmen am 1. November 1902. Die Gürbetalbahn, eine zweite etwas längere Verbindung zwischen Bern und Thun, wurde am 14. August 1901 dem Betriebe übergeben. Da das Bahnstück Thun—Scherzligen der Bundesbahnen diese Linie von der Thunerseebahn trennt, wurde letzterer der durchgehende Fahrdienst durch besondere Vereinbarungen mit den Bundesbahnen ermöglicht. Den Bundesbahnen bleibt mit dem Eigentum das wichtige Recht der Tariferstellung auf dem Zwischenstück gewahrt. Die Bern—Schwarzenburgbahn verbindet ein Seitental mit Bern seit dem 1. Juli 1907. Alle diese Bahnen werden unter einer einheitlichen Leitung betrieben. Das gleiche war der Fall bei der am 23. Januar 1904 dem Betriebe übergebenen Sensetalbahn, die eine Querverbindung zwischen Flamatt an der Bern—Freiburger Linie und Gümmenen an der Bern-Neuenburg-Bahn schuf; da die finanziellen Ergebnisse unbefriedigend waren, versuchte sie es seit 1910 mit dem Selbstbetrieb unter einer besondern Direktion, vereinigt mit der schmalspurigen Bern-Muri-Worb-Bahn.

Am 1. Juni 1908 wurde der Betrieb der Bahn Ramsei—Sumiswald—Huttwil mit Abzweigung Sumiswald—Wasen eröffnet, zur Verbindung der Ortschaft Sumiswald mit der Emmentalbahn einerseits und der Langental-Wolhusen-Bahn anderseits; letztere besorgt deren Betrieb.

Die schweizerische Seetalbahn erbaute die Zweigbahn Reinach—Münster, die am 1. Oktober 1906 dem Betriebe übergeben wurde. Durch den Fusionsvertrag vom 18. Mai 1906 war sie mit ersterer vereinigt worden. Die Züge der Seetalbahn verkehren zufolge einer Vereinbarung mit den Bundesbahnen seit 1908 auf deren Strecke Emmenbrücke—Luzern bis in den Bahnhof Luzern.

Nach langen Kämpfen mit den Interessenten einer Bahn Münster—Grenchen gelang es dem Kanton Solothurn, mit einem neuen Juradurchstich durch den Weissenstein eine direkte Verbindung mit dem Berner Jura in Münster zu erhalten. Der am 1. August 1908 eröffnete Betrieb wurde der Emmentalbahn übertragen. Die Baukosten, die auf Ende 1910 rund 8 Millionen betrugen, sind im wesentlichen durch Aktienzeichnungen der Kantone Solothurn und Bern und der beteiligten Gemeinden aufgebracht worden, sowie durch zwei Hypothekaranleihen von je 1,250,000 Fr., die II. Hypothek mit Garantie der Gemeinde Solothurn.

Die am 1. Juli 1901 eröffnete Bahn Uerikon—Bauma schloss ein industriereiches Tal an die rechtsufrige Zürichseebahn an.

Sobald die Erstellung der Rickenbahn mit Basistunnel durch die Bundesbahnen gesichert war, wurden die Bestrebungen ernstlich wieder aufgenommen, die Stadt St. Gallen direkt mit dem Ricken zu verbinden, um den Umweg über Wyl und das Toggenburg zu vermeiden. Der Kanton und die Stadt St. Gallen versprachen sich grosse Vorteile von dieser Linie, welche von St. Gallen auch eine zweite Verbindung mit dem Bodensee nach Romanshorn bezweckte. Kanton und Gemeinde beteiligten sich am Unternehmen der Bodensee-Toggenburgbahn mit bedeutenden Aktienzeichnungen. Nach Überwindung mehrfacher Bauschwierigkeiten wurde der Betrieb am

3. Oktober 1910 eröffnet. Nachdem die kommerziellen Beziehungen zu den Bundesbahnen durch den Konkurrenzvertrag vom 10./11. Dezember 1909 geregelt waren, wurde ihnen der Betrieb der Bahn mit Vertrag vom 18./21. Juli 1910 übertragen.

Eine normalspurige Verbindung mit einem Alpental wurde durch die am 1. September 1910 eröffnete Linie Martigny—Orsières geschaffen; auf die 19,8 km lange Bahn sind bis Ende 1910 5⅓ Millionen verwendet worden, die Betriebseinnahmen reichten nicht einmal aus zur Deckung der Betriebsausgaben.

b) Schmalspurbahnen.

Bahnen mit Dampfbetrieb. In Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 30. Juni 1898, welcher der Rhätischen Bahn eine Subvention von acht Millionen unter der Bedingung bewilligt hatte, dass sich Kanton und Gemeinden Graubündens mit wenigstens sieben Millionen in Aktien beteiligen und die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen für die verschiedenen das Bahnnetz der Rhätischen Bahn bildenden Linien vereinheitlicht werden, wurde der Bundesversammlung mit Botschaft des Bundesrates vom 20. September 1902 der Entwurf einer einheitlichen Konzession vorgelegt, der am 10. Oktober 1902 genehmigt und am 21. Dezember 1904 auf Samaden—Pontresina übertragen wurde. Am 1. Juli 1903 wurde die Linie Thusis—Samaden—Celerina (Albulabahn) dem Betriebe übergeben, die sowohl durch ihre technische Anlage, wie durch ihre landschaftliche Schönheit die allgemeine Aufmerksameit auf sich zog und dem Kanton Graubünden eine hervorragende Stellung für den Touristenverkehr und für den Wintersport sicherte. Die Seitenlinie Reichenau—Ilanz zum Anschluss des Bündner Oberlandes war am 1. Juni 1903 eröffnet worden, auf den 1. Juli 1912 verlängert bis Disentis. Am 10. Juli 1904 war das Verbindungsstück Celerina—St. Moritz vollendet und damit der Hauptpunkt des Engadiner Verkehrs erreicht; am 1. Juli 1908 folgte Samaden—Pontresina, wo sich die elektrische Berninabahn anschloss. Das Netz der Rhätischen Bahn wurde am 1. Juli 1909 ergänzt durch die Linie Davos-Platz—Filisur,

die das Prättigau direkt mit dem Albulatal verbindet. Nach Erreichung dieses Zieles war sofort die Fortsetzung der Bahn ins Unter-Engadin an die Hand genommen worden, so dass die viel besuchten Kurorte Tarasp und Schuls nun auch von der Schweiz aus mit der Bahn erreicht werden können, während früher nur die Route über Landeck an der Arlbergbahn zur Verfügung stand. Die Eröffnung des Betriebes der Strecke Bevers—Schuls ist für 1913 in Aussicht genommen.

Elektrische Bahnen. Im Kanton Waadt wurde am Anschluss benachbarter Gegenden an die Hauptlinien durch den Betrieb weiterer Nebenbahnen kräftig fortgearbeitet; diese Tätigkeit war wesentlich erleichtert durch das Subventionsgesetz vom 27. November 1900 und das Ausführungsdekret zu demselben vom 15. Mai 1902. Dem Betriebe konnten übergeben werden: am 10. Juni 1901 die Schlussstrecke Grion—Villars von Bex-Villars, am 1. Oktober 1902 die elektrischen Bahnen von Vevey, am 1. Oktober und 10. November 1902 Lausanne—Mezières—Moudon und Savigny, am 2. April 1904 Vevey—Chamby und Châtel, am 18. Juni 1906 Gland—Begnins, am 12. August 1906 Villars—Chesières, am 2. April 1907 Aigle—Ollon—Monthey, am 1. Februar 1908 Monthey—Champéry.

Am 23. Februar 1903 wurde im Kanton Neuenburg die Bahn des Val de Ruz eröffnet.

Eine interessante Touristenbahn ist die am 20. August 1906 eröffnete Linie Martigny—Châtelard, die eine direkte Bahnverbindung zwischen dem Wallis und Hoch-Savoyen zum Anschluss an die französische Linie in Vallorcine schuf; die Teilstrecke Martigny Bahnhof—Bourg wird seit dem 24. Oktober 1906 betrieben. Nachdem der Betrieb anfänglich den Bundesbahnen war übertragen worden, wird er seit dem 1. Januar 1910 selbständig geführt.

Eine wichtige Verbindung zwischen dem Genfersee und dem Berner Oberland bildet die Montreux-Berner Oberland-Bahn, deren erste Strecke Montreux—les Avants schon seit dem 17. Dezember 1901 betrieben wurde; les

Avants—Montbovon folgte am 1. Oktober 1903, Montbovon—Château d'Oex am 19. August 1904, Château d'Oex—Gstad am 20. Dezember 1904 und Gstad—Zweisimmen am 6. Juli 1905.

An diese Linie schliessen in Montbovon die Greyerzer Bahnen an, welche die Hochtäler am Fusse des Moleson bedienen; dieselben sind gebildet durch die Bahnstrecken Châtel-St-Denis—Palézieux, eröffnet am 29. April 1901, Châtel—Vuadens—Montbovon am 23. Juli 1903, Vuadens—Bulle am 14. Juli 1904.

Die Langental-Jurabahn, eröffnet am 26. Oktober 1907, schafft eine weitere Querverbindung zwischen der Linie Olten—Bern und der Gäubahn.

Im Kanton Aargau war die Frage des Ausbaues des bestehenden Bahnnetzes durch Erstellung von Lokalbahnen neuerdings zusammenfassend angeregt worden durch eine Schrift von Nationalrat Dr. C. Zschokke, Ingenieur: „Nebenbahnen im Kanton Aargau" vom 15. Mai 1898. Zur Ausführung gelangten mit Beteiligung des Kantons und der Gemeinden die Bahn Aarau—Schöftland, die seit dem 19. November 1901 das Suhrental an Aarau anschliesst und die Wynentalbahn Aarau—Reinach—Menziken seit dem 5. März 1904. Der Entwurf eines kantonalen Subventionsgesetzes ist in der Volksabstimmung vom 3. Dezember 1899 verworfen worden.

Seit dem 1. Mai 1902 verbindet Bremgarten—Dietikon Bremgarten und das Reusstal mit dem Limmattal und Zürich. Durch Verpachtung der Linie Wohlen—Bremgarten an diese Bahnunternehmung mit Vertrag vom 14. Mai 1910 ermöglichten ihr die Bundesbahnen den Bau des Verbindungsstückes Bremgarten—Oberstadt— Bremgarten—West mit Überbrückung der Reuss und die Fortführung des elektrischen Betriebes bis Wohlen seit dem 1. Februar 1912.

Die Sernftalbahn schliesst dieses Tal seit dem 7. August 1905 an die Linttalbahn im Kanton Glarus an.

St. Gallen—Speicher—Trogen ist im Betrieb seit dem 10. Juli 1903, Wetzikon—Meilen seit dem 3. Oktober 1903, Schaffhausen—Schleitheim seit dem 8. August 1905 und Uster—Oetwil seit dem 28. Mai 1909.

Im Kanton Tessin ist eine Reihe von Seitentälern an die Gotthardbahn angeschlossen worden, Bellinzona—Mesocco am 6. Mai 1907, Locarno—Pontebrolla—Bignasco am 2. November 1907, Lugano—Tesserete am 28. Juli 1909, Biasca—Aquarossa (Olivone) am 6. Juli 1911 und Lugano—Cadro—Dino am 27. Juli 1911.

Eine Ergänzung der Rhätischen Bahn bildet die aussichtsreiche Bernina-Bahn, die Samaden und St. Moritz über Pontresina und den Berninapass mit Poschiavo im Puschlav verbindet und in Tirano an die Veltlinerbahnen anschliesst. Deren Strecken wurden eröffnet wie folgt: Pontresina—Morteratsch und Poschiavo—Tirano am 1. Juli 1908, Celerina—Pontresina und Morteratsch—Berninahäuser am 18. August 1908, St. Moritz—Celerina und Berninahäuser—Hospiz am 1. Juli 1909 und Hospiz—Poschiavo am 5. Juli 1910.

Zu erwähnen ist noch ein Schmalspurbahnprojekt, für welches die Konzessionserteilung durch die Schweiz bisher verweigert worden ist, für eine elektrische Bahn von Landquart über Ragaz nach der lichtensteinischen Grenze zum Anschluss an die österreichische Staatsbahn nach Feldkirch über Vaduz. Mit Botschaft vom 19. November 1907 hat der Bundesrat in Übereinstimmung mit einem Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen die Ablehnung des Konzessionsgesuches beantragt, da die projektierte Linie die Ablenkung eines erheblichen internationalen Verkehrs von der schweizerischen Rheintallinie mit erheblicher Schädigung der Bundesbahnen befürchten lässt.

c) Bergbahnen, Zahnradbahnen und Drahtseilbahnen.

Am 31. August 1905 wurde die Zahnradbahn Brunnen—Morschach, am 8. April 1909 Montreux—Glion und am 8. Juil 1911 Blonay—Les Pléiades bei Vevey dem Betriebe übergeben.

Drahtseilbahnen wurden eröffnet: die Rigiviertelbahn in Zürich am 4. April 1901, die Sonnenbergbahn bei Luzern am 5. Mai 1902, die Sonnenbergbahn bei St. Immer am 10. August 1903, die Bahn zum Ter-

rassenhotel in Engelberg am 30. August 1905, Locarno—Madonna del Sasso am 1. März 1906, Interlaken—Heimwehfluh am 21. Juli 1906, die Zugerbergbahn am 14. Mai 1907, Muottas—Muraigl bei Samaden am 9. August 1907, Interlaken—Harder am 15. Mai 1908, die Niesenbahn am 15. Juli 1910, Territet—Mont Fleuri am 30. Juli 1910, La Coudre—Chaumont bei Neuenburg am 17. September 1910 und Les Avants—Sonloup am 14. Dezember 1910.

3. Baukosten und Betriebsergebnisse.

Ende 1910 umfasste das schweizerische Bahnnetz:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Bahnen mit Lokomotivbetrieb:		
37 Normalspurbahnen . .	3,408,986	3,500,353
49 Schmalspurbahnen . .	1,066,169	1,070,056
14 Zahnradbahnen	97,375	97,490
	4,572,530	4,667,899
41 Drahtseilbahnen	38,684	38,230
	4,611,214	4,706,129
Stand Ende 1900	3,731,599	3,856,867
Zuwachs	879,615	849,262

und Ende 1911:

	Baulänge m	Betriebslänge m
Bahnen mit Lokomotivbetrieb:		
38 Normalspurbahnen . .	3,448,374	3,542,376
53 Schmalspurbahnen . .	1,101,695	1,104,607
15 Zahnradbahnen	102,296	102,299
	4,652,365	4,749,282
42 Drahtseilbahnen	42,823	42,341
	4,695,188	4,791,623
Zuwachs gegenüber 1900	963,589	934,756

Die auf den Bau dieser Linien verwendeten Kapitalien betrugen auf Ende 1911:

	Aktien *)	Obligationen	Subventionen	Total des einbezahlten Kapitals	Baukonto
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Bahnen mit Lokomotivbetrieb:					
Normalspurbahnen	165,841,179	1,585,060,327	121,097,554	1,871,999,060	1,435,141,379
Schmalspurbahnen	106,673,623	91,031,862	3,452,000	201,157,485	186,076,904
Zahnradbahnen	23,080,000	24,189,597	213,129	47,482,726	43,042,383
	295,594,802	1,700,281,786	124,762,683	2,120,639,271	1,664,260,666
Drahtseilbahnen	17,629,627	9,220,200	—	26,849,827	24,703,165
Stand Ende 1911	313,224,429	1,709,501,986	124,726,683	2,147,489,098	1,688,963,831
Stand Ende 1910	293,935,216	1,563,390,097	124,726,683	1,982,087,996	1,636,586,385
Stand Ende 1900:					
Lokomotivbahnen	430,177,156	782,498,290	124,097,554	1,336,773,000	1,233,485,809
Drahtseilbahnen	10,293,000	10,004,700	—	20,297,700	13,187,818
	440,470,156	792,502,990	124,097,554	1,357,070,700	1,246,673,627
Zuwachs 1911 gegenüber 1900 ...	— 127,245,727	916,998,996	665,129	790,418,398	442,290,204

*) Inbegriffen Dotationskapital von Kantonen, Gemeinden und Privaten.

Bemerkung. Die bedeutende Verschiebung zwischen Aktien- und Obligationenkapital ist eine Folge der Verstaatlichung der Hauptbahnen.

Vom einbezahlten Kapital waren 1911 ferner verwendet für noch nicht vollendete Bauobjekte bei den Lokomotivbahnen 174,649,674 Fr. und bei den Drahtseilbahnen 740,043 Fr., für Nebengeschäfte bei den Lokomotivbahnen 13,993,697 Franken und bei den Drahtseilbahnen Fr. 11,720,303 (Seite 196 und 258 der eidg. Statistik).

Betriebsresultate

der

Periode 1900/1911



Betriebsresultate

	1900	für den km.
A. Betriebseinnahmen.	Fr.	Fr.
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Personenverkehr	59,882,700	15,516
Gepäck-, Tier- und Güterverkehr	75,029,203	19,440
Transporteinnahmen	134,911,903	34,956
Verschiedene Einnahmen	7,187,120	1,862
Total	142,099,023	36,818
2. Drahtseilbahnen.		
Betriebseinnahmen	1,253,488	—
B. Betriebsausgaben.		
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Allgemeine Verwaltung	3,719,878	964
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	14,046,080	3,639
Expeditions- und Zugsdienst	23,104,627	5,987
Fahrdienst	32,251,277	8,356
Reine Betriebskosten zusammen	73,121,862	18,946
Verschiedene Ausgaben	10,450,938	2,708
Total	83,572,800	21,654
2. Drahtseilbahnen.		
Betriebsausgaben	627,730	—
C. Überschuss.		
a. Der Transporteinnahmen über die reinen Betriebskosten.		
1. Bahnen mit Lokomotivbetrieb.		
Überschuss	61,790,041	16,010
2. Drahtseilbahnen.		
Überschuss	—	—
b. Der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben.		
1. Bahnen mit Lokomotivbtrieb.		
Überschuss	58,526,223	15,164
2. Drahtseilbhnen.		
Überschuss	623,758	—

der Periode 1900/1911.

1905	für den km.	1910	für den km.	1911	für den km.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
73,061,202	17,288	96,074 346	20,620	101,798,118	21,493
90,103,132	21,321	116,984,815	25,107	125,475,929	26,492
163,164,334	38,609	213,059,161	45,727	227,274,047	47,985
8,040,924	1 902	9,378,512	2,013	9,831,054	2,075
171,205,258	40,511	222,437,673	47,740	237,105,101	50,060
1,603,668	63,132	2,189,488	59,368	2,601,346	61,819
4,437,904	1,050	5,255,245	1,128	5,411,761	1,142
20,954,407	4,958	23,082,312	4,954	24,031,029	5,074
32,567,089	7,706	43,247,033	9,282	46,202,399	9,755
43,364,309	10,261	55,285,745	11,865	58,441,747	12,339
101,323,709	23,975	126,870,335	27,229	134,086,936	28,310
9,934,738	2,351	13,700,086	2,940	16,798,541	3,547
111,258,447	26,326	140,570,421	30,169	150,885,477	31,857
907,406	35,722	1,209,409	32,793	1,335,567	31,739
61,840,625	14,634	86,188,826	18,498	93,187,111	19,675
—	—	—	—	—	—
59,946,811	14,185	81,867,252	17,571	86,219,624	18,203
696 262	27,410	980,079	26,575	1,265,779	30,080



Anlage 1.

Verzeichnis

der Direktionsmitglieder der verstaatlichten Hauptbahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen.

I. Jura-Simplon-Bahn.

Eintrittsjahr	*a. Ouest-Suisse.*
1855	L. Aubert, Präsident.
1864	J. Bonna.

b. Staatsbahnen des Kts. Freiburg.

(Lausanne-Freiburg-Bern und Genf-Versoix).

1855	J. Schaller, Präsident.
1857	Eytel-Colladon.
	Kohler.
	de Tschann-Zeerleder.
	Mercier.
1858	A. v. der Weid, Präs. 1862.
1860	Weck de Bussy.
1865	L. de Weck-Reynold, Präs.
	Glasson.
1867	J. Marcel.
	Joel.
	Répond.

c. Franco-Suisse.

1856	A. Ruelle.
	Ch. Jacot-Guillarmod.
	Fritz Lambelet.
	A. de Pourtalès, Stellvertr.

d. Suisse Occidentale.

1865	L. Aubert.
	A. von der Weid.
	J. Philippin.
1872	Vessaz.
	Girod.
1873	Léchet.
1875	V. Cheronnet, Ingenieur.
1883	E. Colomb, Ingenieur.

Eintrittsjahr	*e. Ligne d'Italie, nachher Simplonbahn.*
1863	Piarron de Mondésir.
1868	A. de Muralt.
1869	Clo, Ingenieur.
1876	P. Cérésole, gew. Bundesrat.
1880	Th. Lommel, Ingenieur.

f. Bernische Staatsbahn.

1863	X. Stockmar, Präsident.
1864	Hartmann, Regierungsrat.
	Desvoignes, Regierungsrat.
1865	J. Schaller.
1871	Schoch.
1874	S. Grandjean.

g. Bernische Jurabahnen, nachher Jura-Bern-Luzern-Bahn.

1871	E. Marti, Präsident.
	J. Sessler.
	A. Girard.
1873	P. Jolissaint.
	J. Grandjean.
1882	G. Bridel.
1885	Th. Lommel.
1889	J. Dumur.

h. Bern-Luzern-Bahn.

1872	J. Meyer.
	Jost Weber.
	Al. Bucher.

Eintrittsjahr	*i. Jura-Simplon-Bahn.*
1890	E. Marti, Präsident.
	P. Jolissaint.
	E. Colomb, Ingenieur.

Eintrittsjahr	
1890	J. Dumur, Ingenieur.
1892	E. Ruchonnet, Präsident.
1895	J. Stockmar.

II. Schweizerische Centralbahn.

1853	J. J. Speiser, Präsident.
	J. Trog.
	A. Sulger, Präsident 1861.
	Dr. W. Schmidlin.
	K. Respinger.
1856	K. Geigy, Präsident.
1869	Fr. Siegfried.
1872	A. Sailer.
	D. J. J. Vischer, Präsident 1875.
	J. J. Adam, Präs. 1888.
1875	W. Speiser.
1879	Pl. Weissenbach, Präsident 1888.
	W. Heusler-Von der Mühl, Präsident 1896.
1884	Dr. J. J. Oberer.
1888	H. Altorfer.
1890	J. Mast, Ingenieur.
1892	J. Flury, Ingenieur.
1896	O. Erismann.
1897	J. Hui, Ingenieur.

III. Schweizerische Nordostbahn.

1853	Dr. A. Escher, Präsident.
	C. Ott-Imhof.
	Professor Hildebrand.
	Dr. Kern.
	Oberst Pestalozzi.
1856	Escher-Bodmer.
	Hüni-Stettler.
1857	Peyer im Hof, Präsident 1872.
1858	G. Stoll.
	G. Fr. Schweizer.
	E. Häberlin.
1870	E. Weiss.
1872	Dr. E. Escher, Präsident 1889.
1875	R. Peter.
1877	J. Coutin, Delegierter für den Betrieb.
	Cramer-Wyss, Stellvertreter.
1878	Studer, Präsident.
	E. Russenberger.
1879	A. Sailer.
1883	C. Arbenz.
	J. Fröhlich.
1890	J. Wirz-Nägeli.
1894	Ph. Birchmeier, Präsident
	Brack, Ingenieur.
	E. Metzger, Ingenieur.
	J. Däniker.

IV. Vereinigte Schweizerbahnen.

1858	Wirth-Sand, Generaldirektor 1859.
	C. Michel.
1874	Th. Fornaro.
1875	Dr. A. Baumann, Präs. 1886
1887	O. Wirth-Jakob.
1893	H. Stamm.
1896	O. Sand.

V. Gotthardbahn.

Eintrittsjahr	
1871	Dr. A. Escher, Präsident.
	J. Zingg, Präsident 1878.
	J. Weber.
1879	Dr. S. Stoffel, Präsident 1891.
1879	J. Dietler, Ingenieur, Präsident 1908.
1891	Fr. Wüst.
1901	A. Schraffl, Ingenieur.
1908	J. Zingg, Sohn.

VI. Schweizerische Bundesbahnen.

Generaldirektion.

1901 Pl. Weissenbach, Präsident.
J. Flury.
L. Dubois.
J. Schmid.
O. Sand.
1905 H.Dinkelmann,Präs.1912.
1906 E. Colomb.
1912 Dr. jur. R. Haab.
J. Zingg.

Kreisdirektion I.

1903 J. Stockmar, Präsident.
E. Colomb, Ingenieur.
P. Manuel, Ingenieur.
1906 V. Duboux, Ingenieur.
E. Gorjat.

Kreisdirektion II.

1902 K. Forster, Präsident.
E. Frey, Ingenieur.
J. Hui, Ingenieur.
1910 P. Baldinger.
J. Christen, Ingenieur.

Kreisdirektion III.

1902 Ph. Birchmeier, Präsident.
E. Mezger, Ingenieur.
Dr. H. Hafner.
1907 A.Bertschinger,Ingenieur, Präsident.

Kreisdirektion IV.

1902 H. Stamm, Präsident.
A. Seitz, Ingenieur.
Dr. jur. O. Seiler.
1907 E. Münster, Ingenieur.

Kreisdirektion V.

1909 J. Zingg, Präsident.
1910 J. Lusser, Ingenieur.
R. Simen.
Th. Siegfried, Präs. 1912
1911 A. Schraffl, Sohn, Ingenieur.
1912 L. Mürset.

Anlage 2.

Literatur.

Benützt wurden vorerst die

Amtlichen Publikationen des Bundes:

Schweizerisches Bundesblatt, enthaltend die Botschaften, Gesetzesentwürfe und Berichte des Bundesrates, die Berichte der Kommissionen der Bundesversammlung.

Schweizerische Eisenbahnaktensammlung, alte und neue Folge.

Schweizerische Eisenbahnstatistik, sowie die Jahresberichte der Eisenbahnverwaltungen.

Weitere Quellen:

Aargauisches Eisenbahnnetz, die Entwicklung des —. anonym. Lenzburg 1874.

Atlas, geographisch-statistischer, der schweizerischen Normalbahnen, erstellt im Auftrage der Konferenz schweizerischer Eisenbahnen von der Direktion der Nordostbahn. Zürich 1883. (Bearbeitet von Spyri, Vorstand des statistischen Bureau.)

Rob. Bernhardt. Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens. 1. Heft. Eisenbahntarif. Eisenbahntarifverbände. Verkehrsteilung. Bern 1908.

A. Cuony. L'association des chemins de fer Suisses 1860—1902. Lausanne 1904.

Albert Cuony. Les origines des chemins de fer dans le canton de Fribourg. Lausanne 1902.

Dr. H. Dietler, Ingenieur, Direktionspräsident der Gotthardbahn. Schweizerische Eisenbahnen und Darstellung der einzelnen schweizerischen Eisenbahnunternehmungen in Dr. Freiherr v. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Erste Auflage, Wien 1894. Zweite Auflage, Berlin und Wien 1912.

Dr. Eugen Escher. Lebenslauf in ruhigen und bewegten Zeiten. Zürich 1907.

Dr. Julius Frey. Das Projekt einer Fusion der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn. Aarau 1893.

Dr. Karl Geiser. Vierzig Jahre Bernischer Eisenbahnpolitik. Bern 1892.

Ch. Härry. Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Teil I. Frauenfeld 1911.

Dr. Robert Herold. Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen, in den Münchener volkswirtschaftlichen Studien, herausgegeben von Lujo Brentano und Walter Lotz. Stuttgart und Berlin 1902.

Hungerbühler, Landammann. Ein Lebensbild von Albert Zäch. St. Gallen 1904.

Dr. jur. Gottfried Keller. Der Staatsbahngedanke bei den verschiedenen Völkern. Aarau 1897.

Dr. J. J. Kummer. Bundesrat Schenk, sein Leben und Wirken. Bern 1908.

R. Leupold. Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahngesellschaft. Basel 1901.

J. Meyer, Ingenieur en chef. Les chemins de fer de la Suisse occidentale au point de vue spécial de la construction. Lausanne 1878.

Dr. jur. Julius Oetiker. Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Bern 1902/1903.

Recueil des Pièces officielles, relatives au percement du Simplon, herausgegeben von der Jura-Simplon-Bahn. Bern 1902. (Bearbeitet von A. Nicquille, Vorstand des Rechtsbureau der I. S.)

Wilhelm Schmidlin. Der Einfluss der Eisenbahnen. Bericht des eidg. Post- und Baudepartements an die Eisenbahnkommission des Nationalrates. Basel 1851.

Schweizerischer Eisenbahnverband. Übersicht über die Entwicklung der dem ..... angehörenden Bahnen. Zürich 1896.

W. Speiser. Mitteilungen über die Anfänge des Schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der Schweizerischen Centralbahn. Basel 1887.

Xavier Stockmar. Etude biographique par A. J. Stockmar. Berne 1901.

Streiflichter auf den bernischen Eisenbahnwirrwarr, von Hans dem Berner Milizen. Bern 1869.

Dr. jur. Fr. Volmar. Die Stellung des Bundes zu Gesuchen um Erteilung von Konzessionen für den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien, in der Monatsschrift für Bernisches Verwaltungsrecht und Notariatswesen. Bern 1904.

Dr. jur. Fr. Volmar. Bernische Alpenbahnpolitik 1850—1906. Denkschrift anlässlich des Durchschlages des Lötschbergtunnels, herausgegeben von der Berner Alpenbahngesellschaft. Langnau 1911.

Dr. Martin Wanner. Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens. Bern 1880.

Dr. Martin Wanner. Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Luzern 1885.

Dr. Hans Weber. Bundesrat Emil Welti, ein Lebensbild. Aarau 1903.

Placid Weissenbach. Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin 1905

Placid Weissenbach. Der Abschluss der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin 1912.

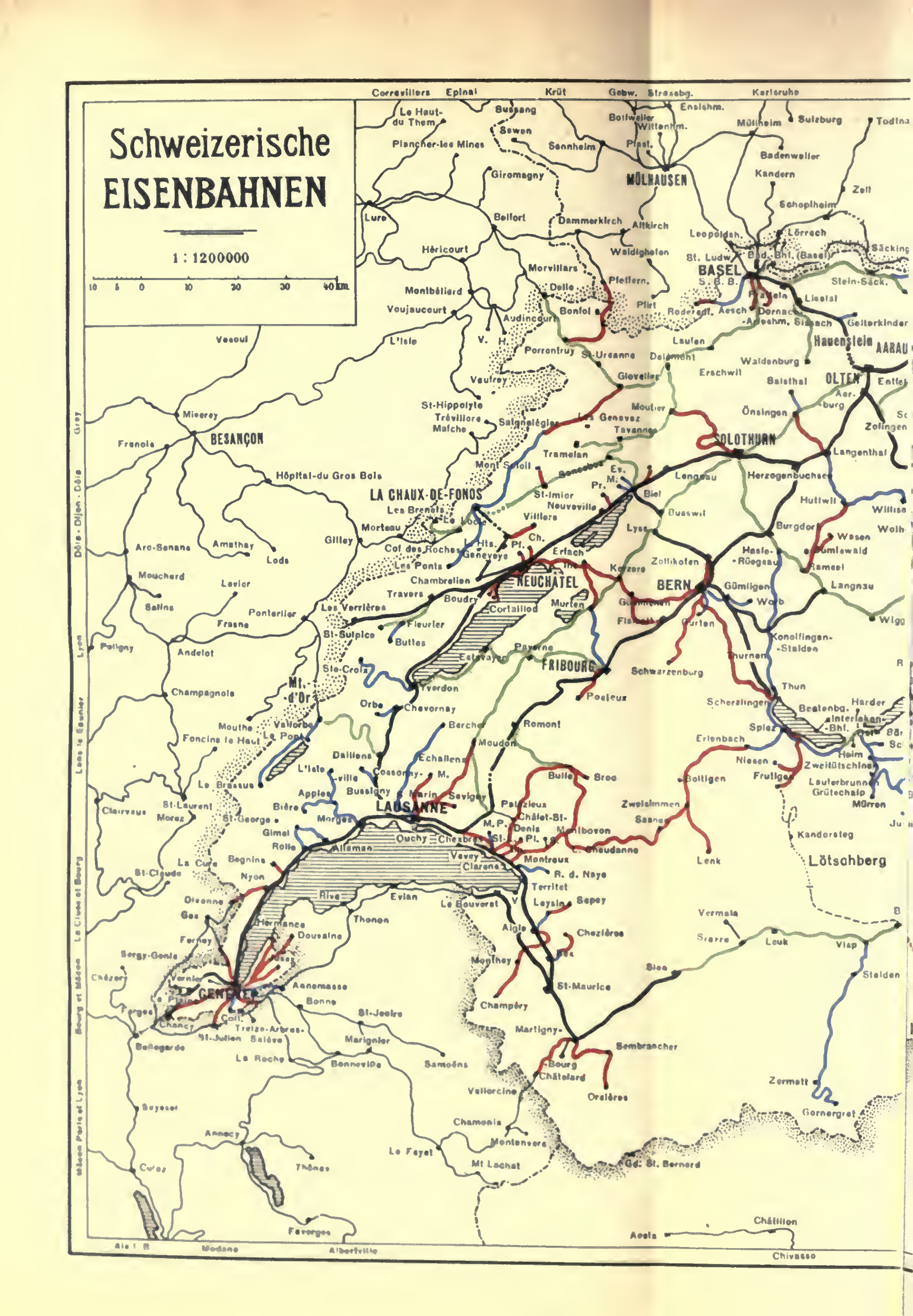
Dr. jur. C. P. Wiedemann. Die geschichtliche Entwicklung der schweiz. Eisenbahngesetzgebung. Zürich 1905.

J. Winiger. Bundesrat Dr. Zemp. Lebens- und zeitgeschichtliche Erinnerungen. Luzern 1910.

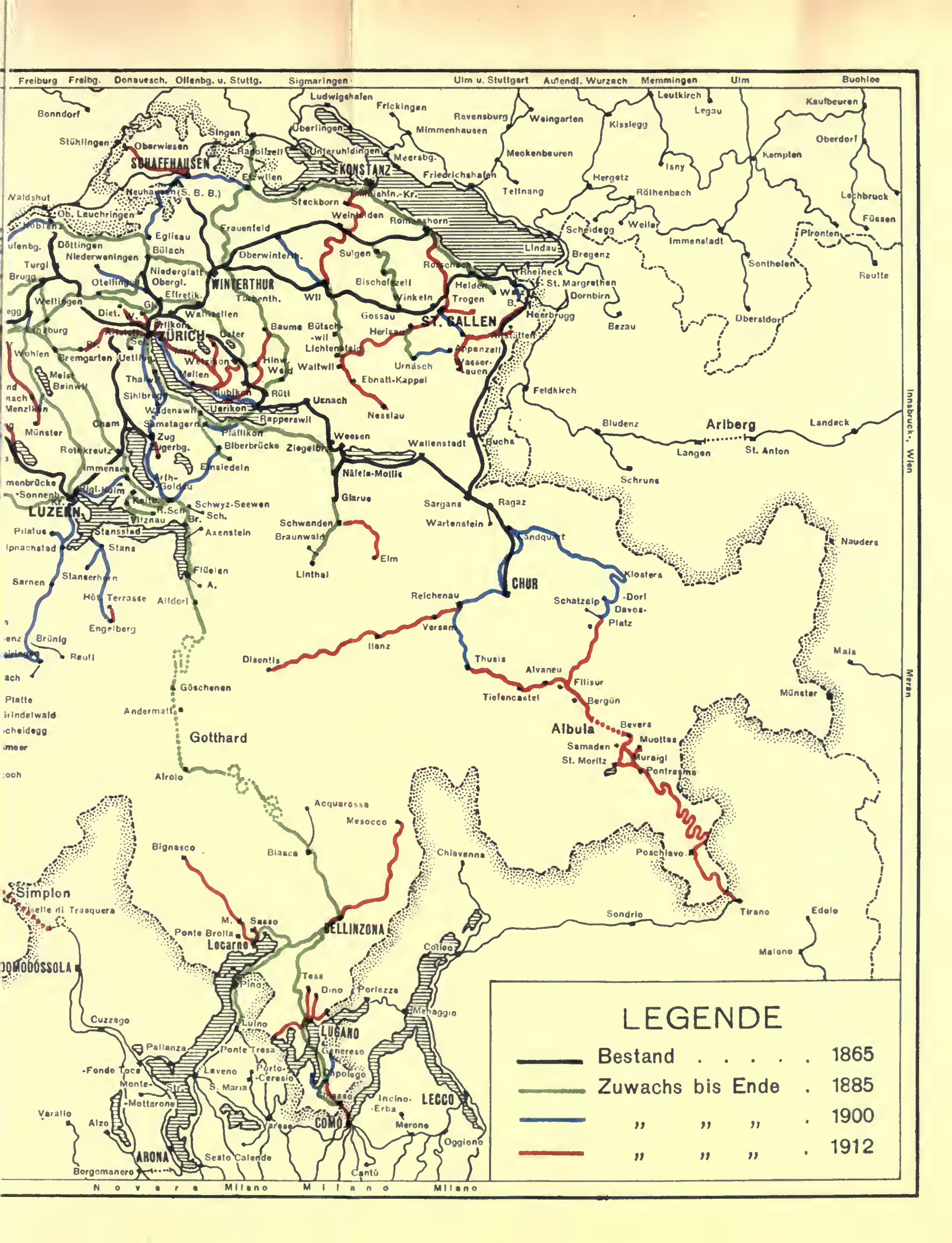
Wirth-Sand, Präsident der Vereinigten Schweizerbahnen. Ein Gedenkblatt. St. Gallen 1901.

Dr. Friedrich Wrubel. Die Schweizerische Nordbahn, ein Beitrag zur Vorgeschichte der Nordostbahn. Zürich 1897.





Schweizerische
EISENBAHNEN
1 : 1200000
BASEL
MÜLHAUSEN
BESANÇON
LA CHAUX-DE-FONDS
NEUCHÂTEL
BERN
SOLOTHURN
OLTEN
AARAU
FRIBOURG
LAUSANNE
GENÈVE
Lötschberg
Hauenstein



Freiburg
Freibg.
Donauesch.
Offenbg. u. Stuttg.
Sigmaringen
Ulm u. Stuttgart
Aulendf. Wurzach
Memmingen
Ulm
Buchloe
Bonndorf
Ludwigshafen
Frickingen
Ravensburg
Weingarten
Leutkirch
Legau
Kaufbeuren
Stühlingen
Oberwiesen
Singen
Überlingen
Mimmenhausen
Kisslegg
Oberdorf
SCHAFFHAUSEN
Radolfzell
Unteruhldingen
Meersbg.
Meckenbeuren
Isny
Kempten
KONSTANZ
Friedrichshafen
Ermatingen
Hergatz
Neuhausen (S. B. B.)
Waldshut
Steckborn
Tettnang
Röthenbach
Lechbruck
Ob. Lauchringen
Weinfelden
Romanshorn
Füssen
Frauenfeld
Scheidegg
Weiler
Pfronten
Eglisau
Lindau
Immenstadt
Döttingen
Bülach
Niederweningen
Oberwinterthur
Sulgen
Bregenz
Turgi
Niederglatt
Rorschach
Rheineck
Sonthofen
Reutte
Brugg
Oberglatt
WINTERTHUR
Bischofszell
Heiden
St. Margrethen
Effretik.
Wil
Dornbirn
Wettingen
Töss
Winkeln
Trogen
Gossau
ST. GALLEN
Heerbrugg
Bezau
Oberstdorf
Dietikon
Wallisellen
Baume
Bütschwil
Herisau
Altstätten
ZÜRICH
Oerlikon
Uster
Lichtensteig
Appenzell
Wohlen
Bremgarten
Uetliberg
Wattwil
Urnäsch
Wasserauen
Hinwil
Wald
Meilen
Männedorf
Ebnatt-Kappel
Feldkirch
Thalwil
Beinwil
Sihlbrugg
Bubikon
Rüti
Uznach
Nesslau
Wädenswil
Uerikon
Rapperswil
Menziken
Cham
Samstagern
Pfäffikon
Weesen
Wallenstadt
Buchs
Bludenz
Arlberg
Landeck
Münster
Zug
Biberbrücke
Ziegelbrücke
Langen
St. Anton
Rotkreutz
Einsiedeln
Näfels-Mollis
Innsbruck, Wien
Immensee
Schruns
Arth-Goldau
Rigi-Kulm
Glarus
Sargans
Ragaz
LUZERN
Schwyz-Seewen
Vitznau
Brunnen
Pilatus
Stansstad
Axenstein
Schwanden
Wartenstein
Landquart
Alpnachstad
Stans
Braunwald
Nauders
Elm
Flüelen
Linthal
Klosters
Sarnen
Stanserhorn
CHUR
Hôtel Terrasse
Altdorf
Reichenau
Schatzalp
Dorf
Davos-Platz
Engelberg
Versam
Brünig
Ilanz
Reuti
Disentis
Thusis
Mals
Alvaneu
Filisur
Göschenen
Tiefencastel
Bergün
Münster
Platte
Grindelwald
Andermatt
Meran
Gotthard
Albula
Bevers
Samaden
Muottas
St. Moritz
Muraigl
Pontresina
Airolo
Acquarossa
Mesocco
Bignasco
Biasca
Chiavenna
Poschiavo
Simplon
Iselle di Trasquera
M.
Sasso
BELLINZONA
Sondrio
Tirano
Edolo
Ponte Brolla
Locarno
Colico
Malono
DOMODOSSOLA
Tesserete
Pino
Dino
Porlezza
Menaggio
Cuzzago
Luino
LUGANO
Pallanza
Ponte Tresa
Generoso
Fonde Toce
Laveno
Porto-Ceresio
Capolago
Monte-Mottarone
S. Maria
Chiasso
Incino-Erba
LECCO
Varallo
Alzo
Varese
COMO
Merone
Oggiono
ARONA
Sesto Calende
Cantù
Borgomanero
Novara
Milano
Milano
Milano
LEGENDE
Bestand 1865
Zuwachs bis Ende . 1885
" " " . 1900
" " " . 1912




UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 084206017